

SVEUČILŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**MARIJA SERTIĆ**

**PRAVNI OKVIR PRUŽANJA USLUGA POMORSKOG  
PROMETA U EU**

**DIPLOMSKI RAD**

RIJEKA, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**PRAVNI OKVIR PRUŽANJA USLUGA POMORSKOG PROMETA U EU**  
**LEGAL FRAMEWORK FOR PROVIDING MARITIME SERVICES IN**  
**EU**

Kolegij: Prometno pravo EU

Mentor: Prof.dr.sc. Axel Luttenberger

Student: Marija Sertić

JMBAG: 0116100032

Smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, lipanj 2014.

Student: Marija Sertić

Smjer: LMPP

JMBAG: 0116100032

## IZJAVA

kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom Pravni okvir pružanja usluga pomorskog prometa u EU izradila samostalno pod mentorstvom prof.dr.sc. Axela Luttenbergera. U radu sam primjenila metodologiju znanstveno-istraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama s korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskog jezika.

Studentica:

Ime i prezime studentice:  
Marija Sertić

# SARDŽAJ

1. UVOD .....	1
1.1. Problem, predmet i objekti istraživanja.....	1
1.2. Radna hipoteza .....	1
1.3. Svrha i ciljevi istraživanja .....	1
1.4. Znanstvene metode.....	2
1.5. Struktura rada .....	2
2. POMORSKO PRAVO EU .....	3
2.1. Pravna regulativa pomorskog prometa EU.....	7
2.2. Razvoj zajedničke europske pomorske politike i europskog pomorskog prava.....	8
2.3. Europska lučka politika .....	10
3. PRUŽANJE USLUGA POMORSKOG PRIJEVOZA.....	11
3.1. Propisi o pristupu tržištu pomorskog prometa EU iz 1986. ....	13
3.1.1. Uredba Vijeća (EEZ) br. 4055/86 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja.....	13
3.1.2. Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 4058/86 koja se odnosi na usklađene akcije zaštite slobodnog pristupa teretu u oceanskoj plovidbi.....	15
3.2. Pomorska kabotaža u EU.....	16
3.2.1. Obavljanje pomorske kabotaže u EU .....	18
3.2.2. Posada broda.....	18
3.2.3. Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja.....	20
3.2.4. Pružanje javne usluge.....	21
3.2.4.1. Ugovor o javnoj usluzi i obveza javne usluge .....	22
3.2.4.2. Definiranje obveze javne usluge i trajanje ugovora o javnoj usluzi .....	23
3.2.4.3. Ekskluzivnost (isključiva prava) .....	24
3.2.5. Zaštitne mjere .....	25
3.3. Pomorska kabotaža u RH .....	25
4. SLOBODA PRUŽANJA LUČKIH USLUGA NA TRŽIŠTU EU .....	27
4.1. Zelena knjiga o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi iz 1997. ....	27
4.2. Priopćenje Komisije iz 2001. ....	29
4.3. Prijedlozi direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti.....	30
4.4. Priopćenje o europskoj lučkoj politici.....	31
5. TRŽIŠNO NATJECANJE U POMORSKOM PROMETU .....	34
5.1. Specifičnosti tržišnog natjecanja u pomorskom prometu.....	34
5.2. Zabrane i skupna izuzeća sporazuma pomorskih prijevoznika .....	36

5.2.1. Linijske konferencije .....	37
5.2.1.1. Kodeks vladanja linijskih konferencija.....	38
5.2.1.2. Uredba Komisije (EEC) br. 4260/88 o obavještanju, žalbama, molbama i saslušanjima predviđenim Uredbom Vijeća (EEC) br. 4056/86 .....	39
5.2.1.3. Izmjena uredbe 4056/86 .....	41
5.2.2. Oblikovanje mjerodavnog tržišta .....	44
5.2.3. Horizontalni sporazumi u pomorskom prometu .....	45
5.2.3.1. Tehnički sporazumi .....	46
5.2.3.2. Sporazumi o razmjeni podataka među konkurentima u linijskoj plovidbi.....	46
5.3. Linijski konzorciji .....	47
5.4. Zloupotreba vladajućeg položaja pomorskih prijevoznika .....	48
5.5. Koncentracije pomorskih prijevoznika.....	50
5.6. Provedba pravila tržišnog natjecanja u pomorskom prometu .....	51
5.6.1. Uredba Vijeća (EZ-a) br. 1/2003 o provedbi pravila o tržišnom natjecanju utvrđenim člancima 81. i 82. Ugovora o osnivanju Europske zajednice .....	52
6. TRŽIŠNO NATJECANJE U LUČKOM SEKTORU.....	53
6.1. Državne potpore u segmentu morskih luka .....	55
6.1.1. Priručnik o državnim potporama u morskim lukama .....	56
6.1.1.1. Državne potpore namijenjene za izgradnju lučke infrastrukture, suprastrukture i pokretne lučke imovine .....	57
6.1.1.2. Državne potpore za obavljanje lučkih djelatnosti .....	58
7. SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE I ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA OD ONEČIŠĆENJA .....	60
7.1. Onečišćenje morskog okoliša u periodu 1978.- 1982.....	60
7.2. Zajednička europska politika o sigurnosti na moru.....	61
7.3. Sigurnosni standardi za putničke brodove.....	62
7.4. Pravne posljedice najpoznatijih pomorskih nezgoda.....	63
7.5. Treći paket mjera EU o pomorskoj sigurnosti .....	65
7.5.1. Direktiva Europskog Vijeća i Parlamenta br. 2009/21 o suglasnosti sa zahtjevima države zastave .....	66
7.5.2. Nadzor države luke.....	66
7.5.3. Nadzor pomorske plovidbe.....	67
7.5.4. Pomorske nezgode.....	67
7.5.5. Odgovornost prijevoznika i naknada štete.....	68
7.5.6. Postupci u slučaju nezgode na moru .....	70
8. SIGURNOST BRODOVA I LUKA .....	71
8.1. Uredba (EZ-a) br. 725/2004 Europskoga Parlamenta i Vijeća od o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka.....	72
8.2. Direktiva br. 2005/65 Europskoga Parlamenta i Vijeća o jačanju sigurnosti luka.....	72
8.3. Uredba Komisije (EZ) br. 324/2008 od o utvrđivanju izmijenjenih postupaka za obavljanje	

inspekcijskih pregleda Komisije u području pomorske sigurnosti .....	73
9. ZAKLJUČAK .....	74
POPIS LITERATURE .....	76
POPIS TABLICA .....	78

# **1. UVOD**

## **1.1. Problem, predmet i objekti istraživanja**

Ovim će se radom pokušati što detaljnije pojasniti način i uvjeti pružanja usluga pomorskog prometa u Europskoj Uniji, te će se pružiti uvid u kompleksnu pravnu regulativu kojom je ono uređeno, koristeći se pritom mnogobrojnim primjerima iz prakse. EU prenosi međunarodna pravila u svoje zakonodavstvo kako bi imala zakonsku snagu te pritom granatira ujednačene primjene u svim državama članicama. Na tom je području 90-ih godina prošlog stoljeća postignut velik napredak. Pozornost na odnose u morskim lukama skrenuta je u tom periodu zbog niza odluka Suda Europskih zajednica i Europske komisije u svezi sa slobodom pružanja usluga i tržišnim natjecanjem u europskim lukama, koje se prikazuju u ovom radu. Objavljuvanjem Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi 1997. godine Europska komisija najavila je donošenje pravnog akta kojim će se na razini Europske zajednice liberalizirati tržište lučkih djelatnosti.

## **1.2. Radna hipoteza**

Europska komisija 1997. godine Zelenom je knjigom najavila liberalizaciju tržišta lučkih djelatnosti donošenjem pravnog instrumenta kojim će se regulirati pristup tržištu lučkih djelatnosti u Europskoj uniji. Svrha liberalizacije bila je postizanje nekoliko naizgled nespojivih ciljeva koji podrazumijevaju zaštitu sigurnosti u luci, zaštitu okoliša i obavljanje javne službe, uz poštovanje pravila tržišnog natjecanja. Međutim, već u Zelenoj knjizi primijećeno je da bi se mogle pojaviti značajne prepreke u dostizanju zadanih ciljeva. To je prvenstveno različita priroda lučkih djelatnosti koja zahtijevaju različit pristup liberalizaciji pojedinih vrsta lučkih djelatnosti, odnosno predviđanje različitog pravnog režima za različite vrste lučkih djelatnosti.

## **1.3. Svrha i ciljevi istraživanja**

Svrha i cilj izrade ovoga rada ogledaju se u što kvalitetnijem i jasnijem prikazu pravnog okvira u kojem se odvija pružanje usluga pomorskog prometa u EU. Iz širokog spektra mnogobrojnih propisa kojima se kroz posljednja tri desetljeća gradila pravna regulativa

pružanja usluga pomorskog prometa u EU, u ovom će se radu prikazati oni najznačajniji i najučinkovitiji.

#### **1.4. Znanstvene metode**

Pri izradi ovog rada korištene su sljedeće znanstvene metode; metoda dedukcije, metoda sinteze, metoda konkretizacije, metoda specijalizacije, metoda klasifikacije i metoda deskripcije. Podaci i informacije na kojima se baziraju iznesene činjenice dobivene su iz sekundarnih izvora, a korištena literatura studijski je proučena.

#### **1.5. Struktura rada**

Tematika rada strukturirana je u sveukupno 9 sadržajnih cjelina. U uvodnom dijelu rada ukratko se definiraju i pojašnjavaju pojmovi o kojima će se nadalje detaljnije govoriti te se daje kratak prikaz njegova sadržaja i tematike, nakon čega slijedi druga cjelina u kojoj se definira pojam pomorskog prava EU te se prikazuju osnovna polazišta europske pomorske i europske lučke politike. Treća cjelina bavi se pružanjem usluga pomorskog prometa i propisima kojima je ono definirano te se usto pojašnjava funkcioniranje pomorske kabotaže u EU. U četvrtoj cjelini proučava se sloboda pružanja lučkih usluga na području Unije kroz praktične primjere, a značajno u ovom dijelu rada zauzima Zelena knjiga o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi iz 1997. Peta se cjelina bavi tržišnim natjecanjem u pomorskom prometu, šesta natjecanjem u lučkom sektoru a u sedmoj će cjelini biti govora o sigurnosti pomorske plovidbe i opasnostima od onečišćenja mora i morskog okoliša uz prikaz nekih od najpoznatijih prometnih nesreća i njihovih posljedica kako u ekološkom, tako i u pravnom smislu. Osmu se cjelinu nadovezuje na sedmu obzirom da se ovdje prikazuju konkretni pravni koraci koji se poduzimaju po pitanju sigurnosne zaštite brodova i morskih luka. U posljednjem se, zaključnom djelu, rezimiraju činjenice iznesene u radu te se daje kratak osvrt na obrađenu temu.



## 2. POMORSKO PRAVO EU

Pomorsko pravo čini sustav normi koje reguliraju pravne odnose u svezi s pomorskim djelatnostima. Pravni odnosi u svezi s morem proučavaju se u sklopu međunarodnog prava mora, pomorskoga upravnog prava i pomorskog imovinskog prava.<sup>1</sup> Međunarodno pravo mora regulira odnose međunarodnih subjekata u svezi s morem i pomorskim djelatnostima, pomorsko upravno pravo sadrži propise čiji je cilj ostvarenje sigurnosti plovidbe, a pomorsko imovinsko pravo uređuje specifične imovinsko-pravne odnose u sklopu onih aktivnosti koje su vezane za more (stvarna prava na brodu, iskorištavanje brodova, posebice ugovore o prijevozu stvari i osoba, probleme koji nastaju pri sudaru brodova i sl.).<sup>2</sup>

Pomorski je promet izrazito međunarodna djelatnost podložna uvjetima globalnog tržišta i međunarodnopravnoj regulaciji. Međunarodni je karakter pomorskih odnosa rezultat samog ambijenta unutar kojeg se odvija pomorski poduhvat. Pomorska plovidba, kao jedan od najvažnijih segmenata pomorstva, odvija se u okviru različitih država i njihovih pravnih sustava, kao i područja nad kojima niti jedna država nema jurisdikciju (otvoreno more).<sup>3</sup> Dugo su se vremena pomorskopravna pitanja uređivala isključivo na međunarodnoj razini, u okviru međunarodnih organizacija specijaliziranih za pojedina područja, umjesto usvajanjem mjera vezanih uz regulaciju pomorskog prometa. U te međunarodne organizacije spadaju IMO (International Maritime Organization), zadužena za sigurnost i zaštitu okoliša, ILO (International Labour Organization), koja se bavi radnim pitanjima, WTO (World Trade Organization) i UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law), koja se bavi međunarodnom trgovinom. To je bilo moguće zbog specifičnog položaja pomorskog prometa u Osnivačkom ugovoru koji je omogućivao različita tumačenja država članica o njegovoj primjeni na pomorski promet. Međunarodna pomorska organizacija (IMO) službena je međunarodna organizacija specijalizirana za pitanja pomorstva, te su u krilu IMO-a doneseni mnogi međunarodni sporazumi kao npr. Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (1948., 196., 197., s izmjenama i dopunama), Međunarodna pravila za sprječavanje i izbjegavanje sudara na moru (1948., 1960., 1974.), Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru (1972.), Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora uljem (1954., revidirana 1962.), Konvencija o olakšavanju međunarodnog pomorskog

---

<sup>1</sup> Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003., str. 11.

<sup>2</sup> Grabovac, I., Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konferencije, Književni krug, Split, 1995., str. 7.

<sup>3</sup> Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo : izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, Pravni fakultet, Rijeka, 1998., str.3.

prometa (1965.), Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenome moru u slučaju onečišćenja uljem (1969.) i mnoge druge.<sup>4</sup>

Stanje se promijenilo donošenjem presude Europskog suda u predmetu *French Seamen* 1974. godine, u kojoj je Sud iznio stajalište da ne postoji zabrana primjene prometnih odredbi tadašnjeg IV poglavlja UEEZ na pomorski promet, jedino se one ne primjenjuju automatski, nego je Vijeću prepušteno da odluči hoće li te odredbe primijeniti. Nadalje, na promet se ne primjenjuje samo poglavlje Ugovora kojim je on uređen, već i sve ostale odredbe Ugovora, osim ako to samom odredbom nije izričito isključeno. Međutim, Vijeće je i nakon toga, sljedećih deset godina, nastavilo odbijati ili ignorirati Komisijine prijedloge za donošenje zajedničkih mjera EU na području prometa, posebice na područjima pomorskog i zračnog prometa na kojima su njegove ovlasti bile najšire. Takvo postupanje dovelo je do toga da je do 1983. godine znatan broj Komisijinih prijedloga Vijeće blokiralo.

Nezadovoljstvo takvim stanjem kulminiralo je kad je Parlament pokrenuo postupak protiv Vijeća pred Europskim sudom zbog propuštanja da usvoji akte kojima bi se definirala i oblikovala europska prometna politika. Taj je spor okončan presudom Europskog suda *Common Transport Policy*, kojom je obvezao Vijeće da usvoji zajedničku prometnu politiku kako bi se postigla liberalizacija prijevoznih usluga. Upravo zbog te presude, kao i zbog i promijenjene političke situacije do koje je došlo u drugoj polovici 20. stoljeća, u državama zapadne Europe (Velikoj Britaniji, Nizozemskoj i Njemačkoj), u kojima su vlast preuzele političke stranke koje su zagovarale liberalizaciju europskog prometnog tržišta, stvoreno je povoljnije ozračje u kojem je bilo moguće poduzimanje prvih koraka u kreiranju liberalne pomorske politike EU koji su učinjeni 1986. godine donošenjem paketa uredbi o pristupu tržištu i tržišnom natjecanju u pomorskom prometu.

U periodu od 1989. do 1992. godine, kreiranje zajedničke europske pomorske politike nastavljeno je prijedlogom drugog paketa mjera koje su se odnosile na liberalizaciju pomorske kabotaže te osnivanje europskog registra brodova. Osnivanje registra imalo je za cilj zaštitu zaposlenja pomoraca iz EU tako što bi njegovim uvođenjem časnici i polovina pomoraca svih brodova upisanih u taj upisnik morali biti državljani jedne od država članica EU. Svjesna činjenice kako će to prouzročiti znatno veće troškove poslovanja europskim

---

<sup>4</sup> Grabovac, I., Petrinović, R., Pomorsko pravo - Pomorsko javno, upravno i radno pravo, Pomorski fakultet, Split, 2006., str. 2.

prijevoznicima od troškova koje bi imali kada bi mogli zapošljavati pomorce iz država izvan EU (tj. kada bi njihovi brodovi bili upisani u upisnicima država otvorenih registara), Komisija je predvidjela mogućnost da državne članice EU dodijele prijevoznicima državne potpore radi smanjenja tih troškova. Međutim, prijedlog je izazvao žestoko protivljenje prijevoznika i vlada velikog broja država članica koji su protekcionizam koji je predviđao prijedlog o europskom registru brodova smatrale neprihvatljivim te prijedlog nije dobio potrebnu većinu u Vijeću, kao ni sljedeće četiri verzije tog prijedloga koje je Komisija podnosila u narednim godinama, pa je prijedlog za osnivanje euroregistra konačno povučen 1996. godine.

Po pitanju liberalizacije pomorske kabotaže valja istaknuti da se Komisija i tu susretala sa velikim poteškoćama zbog protivljenja država južne Europe (Francuska, Italija, Španjolska, Portugal i Grčka) koje su smatrale da će liberalizacija kabotaže imati negativan utjecaj na zapošljavanje pomoraca iz EU u njihovim matičnim državama. U pokušaju da zadovolji zahtjeve za liberalizacijom europskog prometnog tržišta na području pomorskog prometa, s jedne strane, i zaštitom zapošljavanja pomoraca iz EU, s druge strane, EU je dopustila mnogobrojne odgode primjene i pojedinih odredbi Uredbe 3577/92 o liberalizaciji pomorske kabotaže za pojedine zemlje članice.<sup>5</sup> Od 1993. godine počela je aktivnost EU na području zaštite sigurnosti pomorskog prometa, uključivanjem odredbe o zaštiti sigurnosti prometa u Osnivački ugovor. Prije toga, države članice EU, odnosno njihovi predstavnici u okviru Vijeća ministara mogli su ignorirati Komisijine prijedloge za donošenje mjera vezanih uz unapređenje pomorske sigurnosti jer sve do 1993. godine Ugovor nije sadržavao ni jednu odredbu koja se odnosila na sigurnost prometa. Unošenjem u Ugovor odredbe o mjerama za poboljšanje sigurnosti prometa, stvoren je pravni temelj za djelovanje EU i na području sigurnosti pomorskog prometa. Tako je već krajem 1994. godine započelo donošenje zakonodavstva EU o sigurnosti pomorskog prometa.

Različitost nacionalnih pravnih sustava u okviru kojih se odvija pomorski poduhvat rezultira pravnom nesigurnošću i nepredvidivošću rješenja, što usporava nesmetan razvoj i slobodu odvijanja plovidbe i pomorske trgovine.<sup>6</sup> Kad je riječ o pravnoj regulaciji pomorskog prometa u EU, devedesete godine 20. stoljeća, obilježili su sporovi vezani uz područje primjene Uredbe 4056/86 o primjeni članka 85 i 86 UEEZ u području pomorskog prometa. Sporno je

---

<sup>5</sup> Radionov, N., et al., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 233.

<sup>6</sup> Tomljenović, V., op.cit.str.3.

bilo pitanje koji su sporazumi linijskih konferencija obuhvaćeni skupnim izuzećem predviđenim tom uredbom. Nakon donošenja nekoliko odluka Prvostupanjskog suda, linijske konferencije morale su se odreći mnogih povlastica koje su im prethodno bile dostupne. U travnju 2002. godine doneseno je Izvješće OECD-a o tržišnom natjecanju u pomorskom prometu, kojim je državama članicama te organizacije preporučeno ukidanje linijskih konferencija zbog njihovih negativnih učinaka na tržišno natjecanje, što je u EU i učinjeno 2008. godine.

Nakon terorističkih napada u SAD-u 2001., pitanja sigurnosne zaštite uvelike su dobila na značenju u svim politikama EU, uključujući i njezinu pomorsku politiku. Prva uredba o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i lučkih operativnih područja donesena je 2004. godine. Europsko zakonodavstvo na tom području sastoji se od kombinacije preventivnih mjera koje nadilaze međunarodne standarde sigurnosne zaštite pomorskih brodova i morskih luka, a cilj im je osigurati najvišu razinu sigurnosne zaštite pomorskog prometa uz istodobno omogućavanje normalnog odvijanja međunarodne trgovine. EU trenutno radi na ostvarenju strateških ciljeva europske pomorske politike do 2018. godine objavljenih u istoimenom priopćenju u kojem su identificirana ključna područja na kojima su potrebne zajedničke mjere EU.<sup>7</sup> Značenje pomorskog prometa očituje se u tome što se čak 90% vanjskotrgovinske razmjene EU odvija morskim putem, dok se količinski 40% unutartrgovinske razmjene EU odvija pomoću kratkopružnog pomorskog prometa, a europskim morskim lukama godišnje prođe više od 400 milijuna putnika.<sup>8</sup>

Kroz narednih nekoliko godina očekuje se daljnji rast pomorskog prometa, kako unutar EU, tako i na globalnoj razini, te ga je u tom smislu potrebno maksimalno prilagoditi izazovima 21. stoljeća. Strateški ciljevi europske pomorske politike do 2018. godine ogledaju se u sljedećem: stvaranje preduvjeta za konkurentnost europskog brodarstva na globalnom trzistu, očuvanje pomorskih zanimanja, tj. pomorskog znanja i iskustva u EU, zaštita sigurnosti plovidbe i smanjenje štetnih utjecaja pomorskog prometa na okoliš, sigurnosna zaštita europskih morskih luka i brodova, posebice poduzimanjem mjera za sprječavanje piratstva i terorističkih prijetnji, unapređenje kratkopružnog pomorskog prometa i postizanje europskog liderstva u istraživanju i inovacijama na području pomorskog prometa.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Radionov, N., et.al., ibd

<sup>8</sup> [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.10.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.10.html), 23.03.2014.

<sup>9</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str. 233.

## 2.1. Pravna regulativa pomorskog prometa EU

Međunarodno morsko pravo formiralo se stoljećima kao običajno pravo. Tek se u posljednje vrijeme međunarodnim ugovorima pokušavaju rješavati složeni odnosi država na području prava mora.<sup>10</sup> Ne bi li se ublažio problem različitosti nacionalnih sustava, a s namjerom da se barem djelomice udovolji zahtjevu pomorske prakse za jednakošću rješenja, usvajaju se brojne međunarodne konvencije kojima se unificiraju pojedini segmenti pomorskog prava. Pravni propisi u području prometa čine 10% cjelokupne pravne stečevine EU, te je nužno njihovo upoznavanje za opstanak i razvoj domaće prometne industrije. Štoviše, jačanju prometnog sustava EU je dala poseban prioritet i preko stvaranja tzv. Prometne zajednice s državama jugoistočne Europe (Hrvatska, BiH, Srbija, Makedonija, Crna Gora, Kosovo i Albanija) tako da države članice Prometne zajednice i prije punopravnog članstva u EU u punom opsegu, direktno primjenjuju pravne stečevine EU u području prometa.

Kao što je već prethodno istaknuto, 90 % vanjske trgovine EU-a i 40 % trgovine među državama članicama EU-a odvija se morskim putem. Godišnje se više od 3,7 milijardi tona tereta pretovari u lukama EU-a, a ta količina sve više raste, dok više od 400 milijuna putnika prođe europskim morskim lukama, stoga je povezana politika pomorskog prometa ključna za gospodarski razvoj EU-a.

Europskim Uredbama ostvarena su brojna postignuća na području pomorskog prometa u EU, od kojih se ističu pristup tržištu, reguliranje tržišnog natjecanja, uvjeti rada, ekološki standardi za pomorski promet i politika pomorskog prometa EU-a do 2018. godine.

Što se tiče politike pomorskog prometa EU-a do 2018., njezino je provođenje propisano Komunikacijom o strateškim ciljevima i preporukama za politiku pomorskog prometa EU-a do 2018., koju je komisija predala u siječnju 2009. godine. Njome su predstavljene temeljne strateške mogućnosti za sustav pomorskog prometa EU-a s ciljem 2018. Određena su glavna područja na kojima se mogu donijeti mjere uz niz neizbježnih izazova:<sup>11</sup>

- pomorski promet u EU-u u kontekstu globaliziranih tržišta i povećanog pritiska konkurencije

---

<sup>10</sup> Grabovac I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003., str.18.

<sup>11</sup> [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuid=FTU\\_5.6.10.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuid=FTU_5.6.10.html), 23.03.2014.

- ljudski resursi, pomorstvo i pomorsko znanje. moguće mjere odnose se prije svega na povećanje atraktivnosti pomorskih zanimanja, poboljšanje mogućnosti za zapošljavanje pomoraca, poticanje doživotne mogućnosti zaposlenja u pomorskom sektoru te poboljšanje ugleda pomorstva. Također se vodi briga o provođenju konvencije o radu pomoraca Međunarodne organizacije rada iz 2006. te o poboljšanju školovanja i daljnjeg osposobljavanja posade
- mjere kako bi se ostvario dugoročni cilj pomorskog prometa bez otpada i bez emisija te mjere za poboljšanje sigurnosti u pomorstvu i za sprječavanje terorizma i gusarstva
- iskorištavanje punog potencijala kratke pomorske plovidbe primjerice stvaranjem europskog pomorskog prometnog prostora bez granica te potpunim provođenjem projekata za razvoj morskih autocesta ili povezivanje luka sa zaleđem
- pomorsko istraživanje i inovacije: Komisija preporuča poticanje inovacija i tehnoloških istraživanja te razvoja u pomorskom prometu kako bi se poboljšala energetska učinkovitost brodova, smanjilo zagađivanje i poboljšala kvaliteta života na moru. Zagovara se i stvaranje referentnog okvira za pružanje usluga e-pomorstvo diljem Europe i svijeta.

Tijekom nadolazećih godina Komisija će predati razne prijedloge o područjima djelovanja navedenih u komunikaciji.

## **2.2. Razvoj zajedničke europske pomorske politike i europskog pomorskog prava**

Počeci formuliranja zajedničke europske politike na području pomorskog prometa vezani su uz područje tržišnog natjecanja. Važan razlog neprimjenjivanja pravila o tržišnom natjecanju na pomorski promet bio je i taj što se prije pristupanja tadašnjoj EEZ Velike Britanije, Irske i Danske 1973. godine i Grčke 1981. godine trgovinska razmjena među državama članicama odvijala najvećim dijelom kopnenim putem (čak 90% te razmjene).<sup>12</sup> Važan čimbenik zasigurno je bila i prisutnost tradicionalnog samoreguliranja na području pružanja usluga međunarodnog prijevoza robe morem. Taj samoregulatorni sustav temeljio se djelomično na konferencijskim sporazumima linijskih prijevoznika, ali i na specifičnim operativnim sporazumima prijevoznika. Svrha tih sporazuma bila je dijeljenje visokih troškova održavanja brodova za prijevoz kontejnera, konzorcijima.

---

<sup>12</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Zagreb, Vol.58, No1-2, siječanj, 2008., str. 621.

Prvi korak u formuliranju zajedničke europske pomorske politike, nakon mnogobrojnih pregovora zemalja članica, formalno je učinjen u ožujku 1985. godine kada je Komisija objavila priopćenje pod naslovom „Napredak ka zajedničkoj pomorskoj politici - pomorski promet“ koje je sadržavalo i prijedloge za donošenje četiriju uredbi, tzv. paketa legislativnih mjera u pomorstvu (engl. The 1986 Package). To priopćenje jedan je od temelja zajedničke europske pomorske politike i prvi je pokušaj Komisije da sustavno i sveobuhvatno definira zajedničku europsku pomorsku politiku. Priopćenje je upućeno Vijeću, koje je njime predložene uredbe izglasalo u prosincu 1986. godine. Budući da se radi o mjerama legislativnog značaja, snatra se da upravo one predstavljaju početak razvoja pomorskog prava Europske Unije.

Tablica 1. Paket uredbi donesenih 1986. godine

GODINA DONOŠENJA	NAZIV UREDBE	PODRUČJE REGULACIJE
1986.	Uredba 4055/86	Pristup tržištu usluga pomorskog prijevoza između članica EU i između članica EU i trećih država
1986.	Uredba 4056/86	Tržišno natjecanje, sadržava skupno izuzeće za linijske konferencije
1986.	Uredba 4057/86	Nepravilno određivanje cijena (antidampinška uredba)
1986.	Uredba 4058/86	Slobodan pristup oceanskim trgovinskim razmjenama

Izvor: Radionov, N., et.al., Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta, Zagreb, 2011., str. 236.

Širenje zajedničke pomorske politike, prvenstveno na području zaštite morskog okoliša, pomorske sigurnosti i sigurnosne zaštite, započelo je donošenjem ugovora iz Maastrichta 1992. godine.

### 2.3. Europska lučka politika

Problematika morskih luka dugo je vremena bila razmatrana isključivo u okviru zajedničke europske pomorske politike, te je prevladavalo mišljenje da nije potrebno donošenje posebnih mjera EU koje bi se odnosile na morske luke. Međutim, to se promijenilo 90-ih godina 20. stoljeća nakon što je donesen niz odluka Europskog suda i Komisije glede pristupa tržištu i tržišnog natjecanja u europskim morskim lukama te je Komisija započela konzultacije sa zainteresiranim strankama o zajedničkoj europskoj lučkoj politici objavljivanjem Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi 1997. godine. Zelena knjiga Komisije o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi sadržavala je iscrpan pregled industrije te su detaljno obrađeni problemi lučkih pristojbi i organizacije tržišta, uključujući uključivanje luka u mreže TEN-T.<sup>13</sup> Prema Zelenoj knjizi zajednička europska lučka politika trebala bi obuhvaćati tri područja u kojima su, prema mišljenju Komisije, potrebne zajedničke mjere EU. To su: povezivanje luka u Transeuropsku prometnu mrežu, financiranje i naplaćivanje lučkih djelatnosti te pristup tržištu lučkih djelatnosti. Pristup tržištu lučkih djelatnosti (usluga), odnosno liberalizacija tog tržišta područje je koje je zadobilo najveću pozornost.<sup>14</sup>

U veljači 2001. godine, Komisija je prvi put podnijela Priopćenje Europskom parlamentu i Vijeću pod naslovom Pобољшanje kvalitete lučkih usluga: ključ za europski promet u prilogu kojeg je bio Prijedlog za donošenje direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti (dalje: Prijedlog I). Priopćenje može biti program koji daje odgovor na pitanje kako poboljšati područje određene politike ili pak objašnjenje i tumačenje nekih pitanja ili pojmova. Ono spada među tzv. političke dokumente Komisije koji nisu pravno obvezujući, što znači da se njime ne dodjeljuju određena prava i obveze onima kojima je namijenjeno, ali ono može biti značajan pokazatelj onoga što će budući pravni akti eventualno sadržavati. Puni naziv Priopćenja je Reinforcing Quality Service in Sea Ports: A Key for European Transport (dalje: Priopćenje 2001.). To je priopćenje kolokvijalno nazvano Lučki paket.

Prijedlog I bio je prvi pokušaj uspostavljanja posebnog pravnog režima za lučke djelatnosti na razini EU. Nakon donošenja Prijedloga I zakonodavna procedura nastavljena je sukladno tadašnjem čl. 251 UEZ (čl. 294 UFEU) koji je predviđao postupak suodlučivanja prema

---

<sup>13</sup> [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU\\_5.6.10.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_5.6.10.pdf), 25.03.2014.

<sup>14</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika - prošlost i recentne mjere u njezinom uspostavljanju, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Split, god. 46, 2/2009., str. 352.



kojem su Vijeće ministara i Parlament dijelili zakonodavne nadležnosti, pa su Prijedlog za donošenje direktive morale usvojiti obje institucije. U studenom 2003. godine Parlament je u trećem čitanju odbio donošenje direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti.

U kolovozu 2004. godine Komisija je izradila nov prijedlog direktive tog sadržaja (dalje: Prijedlog II). Međutim, ni Prijedlog II nije prošao postupak suodlučivanja. Naime, u siječnju 2006. godine Parlament je po drugi put odbio donošenje Direktive prema Komisijinu Prijedlogu II, nakon čega je Komisija, u ožujku iste godine, povukla Prijedlog II.<sup>15</sup> Nakon tog neuspjeha Komisija se, nakon konzultacija sa zainteresiranim strankama u okviru 6 regionalnih radionica, odlučila za potpuno nov pristup u kreiranju zajedničke europske lučke politike. Radionice su se održale između jeseni 2006. godine i proljeća 2007. godine u Antwerpenu, Hamburgu, Lisabonu, Valenciji, Napulju i Tallinu.

Svjesna mnogih problema u lučkom sektoru koji zahtijevaju zajedničke mjere EU na različitim područjima, ali i specifičnosti morskih luka i tržišta lučkih usluga, Komisija se odlučila na uspostavljanje zajedničke europske lučke politike putem pravnih akata “mekog” prava (engl. soft-law instruments). U tom smislu, ona je objavila Priopćenje o europskoj lučkoj politici (dalje: Priopćenje) 2007. godine, koje sadržava upute za tumačenje Osnivačkog ugovora u svezi s njegovom primjenom na pravne odnose u morskim lukama te se njime najavljuje provođenje niza mjera i donošenje pravnih akata mekog prava.

### **3. PRUŽANJE USLUGA POMORSKOG PRIJEVOZA**

Usluge pomorskog prijevoza pružaju se temeljem ugovora o prijevozu stvari morem, brodarskim ugovorom, potprijevoznim ugovorom ili pomorsko-vozaarskim ugovorom.<sup>16</sup> Ugovorom o prijevozu stvari morem brodar se obvezuje da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza da će platiti vozarinu. Brodarskim ugovorom brodar se obvezuje da će prevesti stvari cijelim brodom ili određeneim brodskim prostorom. Potprijevozni ugovor je takav ugovor gdje naručitelj može raspolagati ugovorenim brodskim prostorom krcajući vlastitu robu ili robu trećih osoba. Pomorsko-vozaarskim ugovorom brodar se obvezuje da će prevesti pojedine stvari iz jedne luke u drugu, a naručitelj da će platiti vozarinu.

---

<sup>15</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika, op.cit.str.354.

<sup>16</sup> Grabovac, I., Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konferencije, Književni krug, Split, 1995., str. 78.

Osamdesete i devedesete godine 20.stoljeća bile su vrlo značajne za razvoj tržišta pomorskog prometa u EU. Naime, tijekom druge polovine osamdesetih i početka devedesetih godina, usvojen je niz mjera i uredbi koje predstavljaju temelje liberalizacije pružanja usluga pomorskog prometa.

Zajednička europska politika na području pomorskog prometa stvorena je 1986. godine kad je Vijeće donijelo nekoliko relevantnih uredbi, među kojima je najznačajnija Uredba 4055/86 o načelu slobode pružanja usluga između država članica i između država članica i trećih zemalja.<sup>17</sup>

Značajan doprinos liberalizaciji tržišta pomorskog prometa dao je i Europski sud odlukama u predmetima *French Seamen*, *Common Transport Policy* i *Nouvelles Frontieres*. Njima je odlučeno da se Ugovor u cjelini primjenjuje i na promet, osim ako nekom od odredbi prometnog poglavlja Ugovora nije izričito isključena primjena određene opće odredbe. Upravo to je bio slučaj s odredbom o slobodi pružanja usluga (čl. 5 UFEU) koja je isključila primjenu općih odredbi o uslugama UFEU na tržište prijevoznih usluga, a time i na tržište pomorskog prijevoza, zahtijevajući da se liberalizacija prijevoza provede isključivo temeljem prometnog poglavlja UFEU. Vijeće je sukladno tome donijelo 3 uredbe o primjeni načela slobodnog pružanja usluga u pomorskom sektoru EU. Te su uredbe sljedeće:

- Uredba 4055/86 kojom se regulira pružanje usluga pomorskog prijevoza između država članica EU i trećih država
- Uredba 4058/86 o koordiniranoj akciji EU radi zaštite slobodnog pristupa teretima u oceanskim trgovinskim razmjenama
- Uredba 3577/92 kojom se regulira pružanje usluga pomorskog prijevoza unutar iste države članice EU (pomorsku kabotažu).

Međutim, valja napomenuti kako države članice mogu ograničiti slobodu pružanja usluga u ova tri slučaja:<sup>18</sup>

- mogu donijeti vlastite propise koji se odnose na posadu broda,
- mogu brodarima odrediti određene obveze javne usluge kako bi osigurale odgovarajuću uslugu prijevoza s otoka, do otoka i između otoka,

---

<sup>17</sup> Pecotić Kaufman, J., *Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol.57, br. 4-5/2007., str. 791.

<sup>18</sup> *ibid.* str. 792.

- mogu zatražiti od Komisije uvođenje zaštitnih mjera ako dođe do ozbiljnog poremećaja na unutarnjem tržištu.

U vrijeme donošenja prvih dviju odredbi države članice nisu se mogle usuglasiti o liberalizaciji pomorske kabotaže iz razloga što je tradicionalno tržište pomorske kabotaže u državama članicama EU bilo rezervirano za domaće brodare, prvenstveno u državama na jugu Europe (Francuska, Italija, Španjolska, Portugal, Grčka) koje su se najviše protivile liberalizaciji pomorske kabotaže. Iz tog je razloga Uredba 3577/92 kojom je liberalizirano tržište pomorske kabotaže u EU, donesena naknadno, 1992. godine.

### **3.1. Propisi o pristupu tržištu pomorskog prometa EU iz 1986.**

U prosincu 1986. Vijeće je usvojilo Uredbe 4056/86 i 4057/86 u sklopu pomorskog paketa. Prvom od tih uredbi utvrđeni su postupci primjene pravila tržišnog natjecanja u međunarodnom pomorskom prometu iz jedne ili više luka Zajednice te je njezin cilj bio osigurati da se tržišno natjecanje ne narušava sporazumima. Komisija je u listopadu 2004. usvojila Bijelu knjigu o preispitivanju Uredbe 4056/86 o primjeni pravila tržišnog natjecanja EZ-a koja se odnose na pomorski promet. Komisija je također iste godine podnijela revidirane smjernice za državnu pomoć pomorskom prometu, te je u njima navedeno koja je vrsta pomoći, posebno za svrhe promicanja upisivanja plovila u registre država članica ili povratak na registraciju pod njihovim zastavama, u skladu sa zakonodavstvom Zajednice.

3.1.1. Uredba Vijeća (EEZ) br. 4055/86 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja

Sloboda pružanja usluga jedna je od temeljnih tržišnih sloboda EU. Ona omogućuje da državljani jedne države članice EU pružaju usluge na području druge države članice EU. S obzirom na to da je dosadašnjim razvojem europske prometne politike postalo jasno da se liberalizacija tržišta prijevoznih usluga trebala provesti isključivo temeljem prometnog poglavlja Ugovora, Vijeće je donijelo više uredbi o primjeni načela slobodnog pružanja usluga i u pomorskom sektoru. Uredbom 4055/86 regulira se tako pružanje usluga pomorskog prijevoza između država članica EU, kao i između država članica EU i tzv. trećih država

nečlanica.<sup>19</sup> Njome se regulira pružanje usluga pomorskog prijevoza s međunarodnim elementom koje uključuje najmanje jednu državu članicu EU. Sloboda pružanja usluga pomorskog prometa između država članica te između država članica i trećih zemalja primjenjuje se u pogledu državljana država članica koji imaju poslovni nastan u državi članici koja nije država članica osobe kojoj su usluge namijenjene. Odredbe ove Uredbe primjenjuju se i na državljane država članica koji imaju poslovni nastan izvan Zajednice te na brodare sa sjedištem izvan Zajednice, a koje nadziru državljani država članica, ako su njihovi brodovi registrirani u toj državi članici u skladu s njenim zakonodavstvom.<sup>20</sup> To znači da je isključena primjena te uredbe na pružanje usluga pomorskog prijevoza unutar iste države članice EU (pomorsku kabotažu). Temeljna je ideja Uredbe 4055/86 da jedan od ciljeva europske pomorske politike, koja je zasnovana na načelima tržišne ekonomije, treba biti i omogućavanje slobodnog pristupa tržištu usluga pomorskog prijevoza koje se pružaju između država članica EU i između država članica EU i trećih država.

Načelo slobode pružanja usluga pomorskog prijevoza između država članica EU i između država članica EU i trećih država, sukladno Uredbi 4055/86, primjenjuje se na državljane jedne od država članica EU koji imaju poslovni nastan u državi članici EU koja nije država osobe kojoj su te usluge namijenjene.<sup>21</sup> Uredba 4055/86 primjenjuje se i na državljane jedne od država članica EU koji imaju poslovni nastan izvan EU te na brodarska trgovačka društva koji imaju poslovni nastan izvan EU i koje kontroliraju državljani jedne od država članica EU, ako su njihovi brodovi upisani u upisnik te države članice EU u skladu s njezinim propisima. Uredba nadalje propisuje da Vijeće, u skladu s Osnivačkim ugovorom, proširi primjenu Uredbe 4055/86 i na državljane trećih država koji pružaju usluge pomorskog prijevoza, a imaju poslovni nastan u EU (čl. 7). Uredbom se zabranjuju jednostrana nacionalna ograničenja prijevoza pojedinih vrsta tereta, uspostavljena prije 1986. godine, kojima se u cijelosti ili djelomično rezervirao prijevoz pojedine vrste tereta za brodove koji viju zastavu određene države članice EU.

Uredbom se zabranjuju novi sporazumi o diobi tereta u budućnosti, osim onih sporazuma koji su zaključeni pod iznimnim okolnostima definiranim člankom 6 Uredbe, kao i kada treća država želi nametnuti sporazum o diobi tereta nekoj državi članici EU u trgovinskoj razmjeni

---

<sup>19</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str.239.

<sup>20</sup> Uredba Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja, str. 2.

<sup>21</sup> <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=9777>, 25.03.2014.

koja uključuje prijevoz tekućeg ili suhog rasutog tereta. Tada Vijeće treba poduzeti mjere u skladu s Uredbom 4058/86 koje se odnose na određene aktivnosti zbog zaštite pristupa teretu u oceanskim trgovinskim razmjenama. Usto, Uredbom 4055/86, propisano je da državljani članice EU ili brodarska trgovačka društva iz EU kojima se prijeti ili koja se nađu u situaciji da nemaju mogućnost obavljanja redovitog prijevoza morem u trgovinskoj razmjeni s određenom trećom državom, trebaju posredstvom svoje matične države obavijestiti o tome druge države članice i Komisiju u najkraćem roku. Na prijedlog Komisije, Vijeće ministara kvalificiranom će većinom donijeti odluku o potrebnim mjerama. Te se mjere mogu odnositi na pregovore i zaključivanje ugovora o diobi tereta. Ukoliko ni nakon 6 mjeseci Vijeće ne donese odluku o poduzimanju potrebnih mjera, država članica EU može sama poduzeti potrebne mjere, ako je to neophodno za učinkovito sudjelovanje u razmjeni.

### 3.1.2. Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 4058/86 koja se odnosi na usklađene akcije zaštite slobodnog pristupa teretu u oceanskoj plovidbi

Postupak koji predviđa ova Uredba primjenjuje se kada aktivnosti treće zemlje ili njezinih agenata ograničavaju ili prijete ograničavanjem slobodnog pristupa od strane brodarskih tvrtki država članica ili brodova registriranih u državi članici u skladu s njenim zakonodavstvom, prijevozu:<sup>22</sup>

- linijskog tereta u prijevozu uređenom Kodeksom, osim kada se te aktivnosti poduzimaju u skladu s Konvencijom Ujedinjenih naroda o Kodeksu o poslovanju linijskih konferencija
- linijskog tereta u prijevozu koji nije uređen Kodeksom
- rasutog tereta ili drugog tereta u slobodnoj plovidbi
- putnika
- osoba ili roba prema ili između priobalnih instalacija.

Cilj Uredbe 4055/86 ogleda se u zaštiti pristupa tržištu usluga pomorskog prijevoza u trgovinskim razmjenama s međunarodnim elementom, u koje je uključena najmanje jedna država članica EU, dok se cilj Uredbe 4058/86 ogleda u zaštiti interesa brodarskih društava iz EU od protekcionističkih mjera trećih država, čime se europska pomorska politika proširila i na područje zaštite slobodnog pristupa oceanskim trgovinskim razmjenama ili trgovinama.

---

<sup>22</sup> Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 4058/86 od 22. prosinca 1986. koja se odnosi na usklađene akcije zaštite slobodnog pristupa teretu u oceanskoj plovidbi, str.2.

Ova se Uredba primjenjuje kada ponašanje države izvan EU ili njezinih agenata ograničava slobodan pristup ili prijeti ograničavanjem slobodnog pristupa brodarskim društvima iz EU ili brodovima koji su upisani u upisnik države članice EU, prijevozu: a) linijskih tereta u trgovinskim razmjenama na koje se primjenjuje Kodeks, osim kada je takvo ponašanje u skladu s tim kodeksom, b) linijskih tereta u trgovinskim razmjenama na koje se ne primjenjuje Kodeks, c) rasutih tereta ili druge vrste tereta u slobodnoj plovidbi, d) putnika, e) robe ili putnika prema off-shore instalacijama ili između njih.<sup>23</sup> Uredbom se predviđa koordinirana akcija EU povodom zahtjeva države članice. Iz toga proizlazi da se oštećeno brodarsko društvo ne može izravno obratiti za pomoć Komisiji, nego to mora učiniti preko države članice EU u kojoj ima poslovni nastan.

### **3.2. Pomorska kabotaža u EU**

Sloboda pružanja usluga jedno je od temeljnih načela prava EU. 2006. godine Komisija je provela sveobuhvatan postupak savjetovanja čiji je rezultat bila predaja znatno šire Komunikacije o politici o europskim lukama u listopadu 2007. Njome je Komisija ponovno razmatrala okvirne uvjete prava tržišnog natjecanja u i među lukama te, primjerice, najavljene smjernice za državnu pomoć lukama. Osim toga, Komunikacijom se obrađuju i drugi izazovi poput učinkovitosti i budućih kapaciteta luka te potrebnih veza sa zaleđem, ekoloških problema i dalekosežnih promjena koje se odvijaju u pomorskom prometu.

Pojmom pomorske kabotaže podrazumijeva se prijevoz stvari i putnika morem između točaka koje se nalaze u istoj državi. Uobičajeno je bilo da je tržište kabotaže u državama članicama EU bilo rezervirano samo za domaće brodare, međutim, to se mijenja donošenjem Uredbe 3577/92 o primjeni načela slobodnog pružanja usluga na pomorski promet u državama članicama (pomorska kabotaža), kojom se liberalizira pružanje usluga pomorske kabotaže i koja čini dio paketa mjera liberalizacije donesenog 1986. godine. Od početka primjene Uredbe pružatelji usluga s poslovnim nastanom u bilo kojoj državi članici EU mogu obavljati kabotažu na čitavom teritoriju EU (čl. 6 Uredbe 3577/92). Međutim, neke su države članice dobile odgodu primjene Uredbe u nekim segmentima pružanja usluga pomorske kabotaže. To su: Španjolska, Portugal, Francuska i Grčka. Potpuna liberalizacija tržišta pomorske kabotaže ostvarena je za sve države članice 1.1.2004. godine. To znači da pružatelji

---

<sup>23</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, Poredbeno pomorsko pravo, Vol.46, No.161, kolovoz 2007., str. 256.

usluga s poslovnim nastanom u jednoj državi članici mogu obavljati pomorsku kabotažu u drugoj državi članici pod jednakim uvjetima kao i domaće osobe koje pružaju takve usluge.<sup>24</sup> Uredba 3577/92 dopušta državama članicama ograničavanje slobode pružanja usluga u segmentu pomorske kabotaže u sljedeća tri slučaja:

- mogu donijeti vlastite propise koji se odnose na posadu broda
- mogu brodarima nametnuti određene obveze izvršavanja javne usluge kako bi osigurale odgovarajuću uslugu prijevoza s otoka, do otoka i između otoka
- države članice mogu zatražiti od Komisije uvođenje zaštitnih mjera ako dođe do ozbiljnog poremećaja na unutarnjem tržištu (čl. 3-5 Uredbe 3577/92).

Pojam pomorske kabotaže prema Uredbi 3577/92 obuhvaća:<sup>25</sup>

- pomorski prijevoz putnika ili robe između luka koje se nalaze na kopnu ili na glavnom teritoriju iste države članice bez zaustavljanja na otocima, tzv. kopnena kabotaža
- pomorski prijevoz putnika ili robe između bilo koje luke u državi članici i postrojenja ili struktura koje se nalaze u epikontinentskom pojasu te države članice (off-shore usluge)
- pomorski prijevoz putnika ili robe između luka koje se nalaze na kopnu i jednog ili više otoka u istoj državi članici odnosno između luka koje se nalaze na otocima u istoj državi članici (otočna kabotaža).

U Priopćenju iz 2003. godine Komisija je navela da država članica ne smije ograničiti slobodu pružanja usluga pomorske kabotaže obvezom ishoda prethodnog odobrenja za obavljanje te usluge, osobito budu li određeni i dodatni restriktivni uvjeti za obavljanje djelatnosti kabotaže. Komisija smatra da država članica može tražiti od brodara iz EU samo da je prethodno obavijesti o uslugama koje namjerava pružati. Jednako tako, nije dopušteno zahtijevati da brodar ima predstavnika na teritoriju države članice u kojoj obavlja kabotažu. Nadalje, države članice ne smiju uvoditi ograničenja slobodnom pružanju usluga koja nisu postojala prije stupanja na snagu Uredbe 3577/92. To je tzv. klauzula mirovanja.

---

<sup>24</sup> Pecotić Kaufman, J., op.cit. str. 791.

<sup>25</sup> Ibid, str. 793.

### 3.2.1. Obavljanje pomorske kabotaže u EU

Prema Uredbi 3577/92 usluge pomorske kabotaže mogu pružati brodari iz EU čiji su brodovi registrirani u jednoj od država članica EU te koji viju zastavu neke od država članica ako zadovoljavaju sve uvjete za obavljanje kabotaže u toj državi članici. Brodovi koji viju zastavu treće države, pa i kad je riječ o zastavama pogodnosti (jeftine zastave, engl. *flag of convenience*) ne mogu obavljati kabotažu u EU.

Brodar iz EU je:<sup>26</sup>

- državljanin jedne od država članica EU koji ima poslovni nastan u jednoj od država članica u skladu s propisima te države članice, a bavi se brodarskom djelatnošću
- brodarsko trgovačko društvo koje je osnovano u skladu s propisima jedne od država članica EU i kojeg se glavno mjesto poslovanja nalazi u jednoj od država članica te se u njoj provodi djelatna kontrola
- državljanin države članice EU koji ima poslovni nastan izvan EU ili brodarsko trgovačko društvo koje ima poslovni nastan izvan EU nad kojim kontrolu obavljaju državljani države članice, ako su njihovi brodovi registrirani u EU i viju zastavu države članice EU u skladu s njezinim propisima.

Kabotažu mogu obavljati samo oni brodovi koji zadovoljavaju uvjete za obavljanje kabotaže u državi članici u kojoj su registrirani (čl. 1 Uredbe 3577/92). Komisija smatra da se brodovima koji imaju uvjetovan pristup nacionalnom tržištu pomorske kabotaže u drugoj državi članici mogu nametnuti slični uvjeti za pristup tržištu kabotaže u toj državi.

### 3.2.2. Posada broda

Posadu broda čine osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu i upisane u popis posade. Za obavljanje poslova kojima se osigurava plovidba, brod mora imati odgovarajući broj članova posade s propisanom stručnom spremom. Kao član posade na brodu može se ukrcati samo osoba koja ima pomorsku knjižicu ili odobrenje za ukrcavanje.<sup>27</sup> Pomorska knjižica je isprava kojom se dokazuje dob, stručna sprema, zdravstveno stanje te trajanje zaposlenja člana posade na brodu.

---

<sup>26</sup> Pecotić Kaufman, J., op.cit.str. 794.

<sup>27</sup> Bolanča, D., Pomorsko pravo (odabrane teme), Pravni fakultet, Split, 1999., str. 63.



Članovi posade pomorskih brodova zahtijevaju i imaju posebnu radnopravnu i socijalnopravnu regulativu i zaštitu. Naglašenu specifičnost radnopravnog i socijalnopravnog statusa pomoraca prate i brojni propisi, prvenstveno oni heteronomne naravi međunarodnog podrijetla (konvencije, preporuke, multilateralni i bilateralni ugovori), jer je pomorstvo dio međunarodne trgovine i međunarodnih odnosa uopće.<sup>28</sup> Međunarodni karakter plovidbe na moru, zajednički problemi jedne profesije, homogena priroda određenih problema, socijalni položaj pomoraca i njihovi uvjeti rada zahtijevaju međunarodne standarde u oblasti rada. Pomorske konvencije primjenjuju se na sve pomorske brodove. Propisuju se uvjeti što ih mora ispunjavati svaka osoba uposlena i ukrcana na brod koja je upisana u popis posade, zdravstvena sposobnost za rad na brodu, sadržaj i način izdavanja pomorske knjižice i dozvole za ukrcaj i sl.

Tradicionalno je donošenje propisa koji se odnose na posadu broda u nadležnosti države zastave broda. Države članice EU imaju različite propise koji se odnose na posadu broda. Neke od njih zahtijevaju da svi članovi posade budu državljani jedne od država članica EU, a neke taj uvjet rezerviraju samo za određene članove posade kao što su zapovjednik ili prvi časnik palube.<sup>29</sup>

U svrhu ograničavanja tržišnog natjecanja na najosjetljivijim linijama, Uredba 3577/92 određuje da kod otočne kabotaže država članica u kojoj se obavlja kabotaža može donijeti vlastita pravila o posadi broda koji obavlja otočnu kabotažu.<sup>30</sup> Jednako tako, kod brodova za kružna putovanja i kod kopnene kabotaže država članica u kojoj se obavlja kabotaža može donijeti vlastita pravila glede posade ako je riječ o tzv. malom brodu, tj. brodu s manje od 650 BRT. Koristeći se tom odredbom, pet mediteranskih država (Španjolska, Francuska, Portugal, Italija i Grčka) donijelo je vlastita pravila o posadi broda kod brodova za kružna putovanja i kod kopnene kabotaže koji se obavljaju brodovima s manje od 650 BRT.<sup>31</sup> Za razliku od toga, kod kopnene kabotaže i kod brodova za kružna putovanja ako nije riječ o malom brodu, pravila o posadi su pravila države u kojoj je brod registriran, tj. države zastave broda – člankom 3/3 Uredbe predviđeno je posebno pravilo za otočnu kabotažu koju obavlja teretni brod s više od 650 BRT ako putovanje slijedi nakon putovanja ili prethodi putovanju prema drugoj državi ili iz nje. U tom slučaju pravila koja se odnose na posadu određuje država zastave broda.

---

<sup>28</sup> Učur, M.Đ., Pomorsko radno pravo, Pravni fakultet, Rijeka, 1997., str. 25.

<sup>29</sup> Radionov, N., et.al., op.cit., str.248.

<sup>30</sup> Pecotić Kaufman, J., op.cit. str. 795.

<sup>31</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str.244.

Tablica 2. Nadležnost za donošenje propisa o posadi broda kod pomorske kabotaže

VRSTA KABOTAŽE	NADLEŽNOST ZA DONOŠENJE PROPISA O POSADI BRODA
otočna kabotaža	država domaćin ( <i>host State</i> )
kopnena kabotaža	država zastave broda ( <i>flag State</i> )
brodovi za kružna putovanja	država zastave broda ( <i>flag State</i> )
kopnena kabotaža (“mali brod”)	država domaćin ( <i>host State</i> )
brodovi za kružna putovanja (“mali brod”)	država domaćin ( <i>host State</i> )
otočna kabotaža, >650 BRT, slijedi ili prethodi međunarodno putovanje	država zastave broda ( <i>flag State</i> )
otočna kabotaža, >650 BRT, slijedi ili prethodi međunarodno putovanje + javna usluga	država domaćin ( <i>host State</i> )

Izvor: Radionov, N., et.al., Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta, Zagreb, 2011., str. 246.

3.2.3. Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja

Usluge pomorskog prijevoza unutar države članice (pomorska kabotaža) su usluge koje se uobičajeno pružaju za naknadu, a posebno uključuju:<sup>32</sup>

- kopnenu kabotažu: prijevoz putnika ili robe morem između luka koje se nalaze na kopnu ili glavnom teritoriju jedne i iste države članice bez pristajanja na otocima
- opskrbu pučinskih instalacija: prijevoz putnika ili robe morem između bilo koje luke u državi članici i instalacija ili struktura koje se nalaze na kontinentalnom pragu te države članice
- otočnu kabotažu: prijevoz putnika i robe morem između:
  - luka na kopnu i luka na jednom ili više otoka jedne te iste države članice
  - luka na otocima jedne te iste države članice.

Uredba 3577/92 primjenjuje na usluge pomorskog prijevoza (prijevoza robe i putnika morem)

<sup>32</sup> Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža), str. 2.

u jednoj državi članici EU. Međutim, njezinim stupanjem na snagu pojavila su se četiri glavna sporna pitanja u svezi s dosegom njezine primjene. Prvo je od njih primjenjuje li se Uredba na plovne objekte za sport i razonodu. Međutim, Uredba 3577/92 ne primjenjuje na plovne objekte za sport i razonodu jer su njome obuhvaćene samo usluge pomorskog prijevoza koje se korisnicima tih usluga pružaju u pravilu uz naplatu, što kod većine plovnih objekata za sport i razonodu nije slučaj. Usluge prijevoza kruzerima, unutar jedne države članice EU obuhvaćene su Uredbom 3577/92 pa se postavlja se pitanje primjene Uredbe na dio međunarodnog putovanja brodom za kružna putovanja koji se odnosi na kabotažu. Komisija smatra da će se Uredba primjenjivati na kabotažni dio međunarodnog putovanja brodom za kružna putovanja samo ako se putnici ukrcavaju i iskrcavaju u državi članici EU u kojoj se obavlja kabotaža. Treće sporno pitanje povezano je uz doseg primjene Uredbe 3577/92 na plovila kao što su tegljači, jaružala i peljarski brodovi koji u pravilu pružaju usluge uz obalu (tegljenje, jaružanje i peljarenje).

U svezi s primjenom Uredbe 3577/92 na tzv. *feeder* usluge, kod kojih brodar iskrcava robu s broda koji je isplovio iz polazne luke kako bi je prevezao do drugog broda koji nastavlja putovanje do odredišne luke, postavlja se pitanje treba li te usluge smatrati prekograničnim uslugama koje podliježu primjeni Uredbe 4055/86 (te se pružanje tih usluga ne može ograničiti na brodove određene zastave) ili uslugama pomorske kabotaže na koje se primjenjuje Uredba 3577/92 (za pružanje kojih se može tražiti da brod vije zastavu države članice EU).<sup>33</sup>

#### 3.2.4. Pružanje javne usluge

Pitanje otočne kabotaže, tj. pružanje usluge prijevoza između kopna i otoka te među otocima osobito je važno za stanovnike europskih otoka. Reguliranje otočne kabotaže vrlo je značajno budući da se na područjima koja su prometno izolirana želi osigurati kontinuirani razvitak, te zadržati njihova naseljenost.<sup>34</sup> Jedan je od ciljeva prometne politike EU osiguravanje što bolje prometne povezanosti otoka, koja se u najvećem broju slučajeva ne može osigurati bez državne intervencije na tržištu usluga otočne kabotaže. Uredbom 3577/92 predviđaju se posebna pravila o intervenciji na tržištu usluga pomorske kabotaže putem ograničavanja pristupa tom tržištu i subvencioniranja kao naknade za izvršavanje obveze javne usluge.

---

<sup>33</sup> Ibr, str.247.

<sup>34</sup> Pecotić Kaufman, J., op.cit. str. 790.

Država članica može intervenirati na tržištu pomorske kabotaže tako da brodarima koji pružaju redovitu uslugu kod otočne kabotaže odredi obvezu izvršavanja javne usluge (PSO) ili sklapanje ugovora o javnoj usluzi kao uvjet za obavljanje pomorske kabotaže. Uvođenje javne usluge, čime se brodarima daju određena prava i nameću obveze, može biti potrebno da bi se osigurala odgovarajuća redovita usluga prijevoza prema otocima, od otoka i između njih.

Diskriminacija potencijalnih pružatelja usluga na temelju državljanstva ili boravišta ne smije postojati ni kad je riječ o obvezi javne usluge ni ugovoru o javnoj usluzi. Također, kod intervencije na tržištu pomorske kabotaže nametanjem obveze javne usluge ili sklapanjem ugovora o javnoj usluzi bitno je da je riječ o redovitoj liniji prema otocima, od otoka i između njih. Sezonske linije ne smatraju se redovitim linijama.

#### *3.2.4.1. Ugovor o javnoj usluzi i obveza javne usluge*

Ugovor o javnoj usluzi je ugovor koji sklapaju nadležno tijelo u državi članici i brodar iz EU da bi se za javnost osigurala odgovarajuće usluge prijevoza. On može sadržavati:<sup>35</sup>

- usluge prijevoza koje zadovoljavaju propisane uvjete glede kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i kvalitete
- dodatne usluge prijevoza
- prilagođavanje usluga stvarnim potrebama (čl. 2/3 Uredbe 3577/92).

Obveze javne usluge su obveze koje brodar iz EU, kad bi postupao u vlastitom poslovnom interesu, ne bi preuzeo ili ih ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima (čl. 2/4 Uredbe 3577/92). Kad nadležno tijelo određuje brodaru obveze javne usluge, te obveze smiju biti ograničene samo na uvjete koji se odnose na: a) luke u kojima se usluge trebaju pružati, b) redovitost, c) kontinuitet, d) učestalost, e) sposobnost pružanja usluga, f) cijenu koja se naplaćuje i g) posadu broda (čl. 4/2 Uredbe 3577/92).

Taj se popis ne može proširivati, tj. kad se određuje obveza javne usluge za brodare koji pružaju uslugu otočne kabotaže, intervencija države može se odnositi samo na elemente iz čl. 4/2 Uredbe i pritom se ne smije prekršiti načelo zabrane diskriminacije (jednakog tretmana brodarka bez obzira na državu u kojoj su ostvarili poslovni nastan).<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> *Ibd.*, str.791.

<sup>36</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str.246.

Načelo zabrane diskriminacije odnosi se kako na obveze javne usluge tako i na ugovore o javnoj usluzi. Sukladno tome, Komisija smatra da bi u većini slučajeva nametanje obveze najuspješnijem ponuditelju, pri sklapanju ugovora o javnoj usluzi, da preuzme plovila i posadu od prethodnog operatora bilo diskriminativno jer onemogućava brodare da se natječu sa svojim vlastitim brodovima, čime se pogoduje postojećem operatoru, ako je on zainteresiran za obnavljanje ugovora o javnoj usluzi.

Tablica 3. Obveze brodara pri izvršavanju javne usluge i sklapanju ugovora o javnoj usluzi

OBVEZE KOJE BRODARU MOŽE ODREDITI DRŽAVA EU	
JAVNA USLUGA	UGOVOR O JAVNOJ USLUZI
a) luke u kojima se usluge trebaju pružati	a) luke u kojima se usluge trebaju pružati
b) redovitost	b) redovitost
c) kontinuitet	c) kontinuitet
d) učestalost	d) učestalost
e) sposobnost pružanja usluga	e) sposobnost pružanja usluga
f) cijenu koja se naplaćuje	f) cijenu koja se naplaćuje
g) posadu broda	g) posadu broda
	h) kvaliteta usluge
	i) solventnost brodara
	j) brodar nema nepodmirenih poreznih obveza ili obveza na temelju socijalnog osiguranja ...

Izvor: Radionov, N., et al., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta, Zagreb, 2011., str. 253.

### 3. 2.4.2. Definiranje obveze javne usluge i trajanje ugovora o javnoj usluzi

Obveza javne usluge određuje se u državama članicama na različite načine, pa tako postoje sustavi odobrenja, deklaracije i licenciranja. Međutim, Komisija u Priopćenju iz 2003. godine navodi da, u načelu, sustav odobrenja može biti u skladu s Uredbom 3577/92 samo ako je bio na snazi prije donošenja Uredbe te da se u protivnom krši odredba čl. 7 Uredbe koja sadržava klauzulu o mirovanju.<sup>37</sup> Pri zaključivanju ugovora o javnoj usluzi država članica mora

<sup>37</sup> Pecotić Kaufman, J., op.cit. str. 800.

poštovati propise o javnoj nabavi, što podrazumijeva objavljivanje poziva na natječaj te transparentan i nediskriminatoran postupak odabira, razmjernan cilju koji se njime želi postići. Komisija smatra da bi, u pravilu, cijeli postupak dodjeljivanja ugovora o javnoj usluzi trebalo voditi neovisno tijelo, ali da u nekim slučajevima samo završni dio postupka (ocjena ponuda i donošenje konačne odluke) može biti povjeren neovisnom tijelu. Komisija ne zahtijeva da joj države članice prijave svaki ugovor o javnoj usluzi, nego samo tzv. akte šireg dosega, pod kojima se razumiju oni akti kojima se definira opći pravni okvir za usluge pomorske kabotaže.

Uredbom nije propisan maksimalan rok trajanja ugovora o javnoj usluzi. Međutim, iz čl. 1 i 4 Uredbe 3577/92 proizlazi da takvi ugovori trebaju biti ograničenog trajanja kako bi se omogućilo neometano funkcioniranje tržišta. Kod bilo koje intervencije na tržištu treba se poštovati načelo razmjernosti te treba odabrati onu mjeru koja najmanje iskrivljava uvjete na tržištu i koja ujedno osigurava osnovne potrebe prijevoza. Komisija smatra da ugovor na vrijeme dulje od šest godina, u pravilu, nije u skladu s uvjetom razmjernosti.

#### *3.2.4.3. Ekskluzivnost (isključiva prava)*

Davanje isključivog prava brodaru za obavljanje usluga prijevoza na liniji za koju su određene obveze javne usluge ograničava slobodu pružanja usluga u segmentu pomorskog prijevoza, ali jednako tako ono može značiti najmanji teret za EU zbog toga što će iznos potpore biti manji ako se daje samo jednom poduzetniku, a ne većem broju njih.<sup>38</sup>

U Priopćenju iz 2003. Komisija navodi da davanje isključivog prava jednom brodaru treba smatrati jedinim odgovarajućim načinom zadovoljavanja prijevoznih potreba ako se to isključivo pravo daje za ograničeno vrijeme i na temelju javnog, pravičnog i nediskriminatornog postupka dodjele tog prava na razini EU. Ipak, Komisija smatra da se u mnogim slučajevima može primijeniti manje restriktivna mjera od davanja isključivog prava, a da se izbjegne tzv. ubiranje vrhnja i smanji iznos državne potpore. Naime, brodar koji je prema ugovoru obavezan na obavljanje javne usluge tijekom cijele godine može trpjeti štetu zbog ulaska na tržište drugog broдача koji obavlja prijevoz samo u dijelu godine u kojem mu se to najviše isplati ("ubiranje vrhnja"). Primjerice, obavljanje prijevoza putnika samo ljeti, u turističkoj sezoni.

---

<sup>38</sup> Ibid., str.802.

To je moguće tako da se svim operatorima na jednoj liniji nametne tzv. labava obveza javne usluge paralelno sa zaključivanjem ugovora o javnoj usluzi s jednim pružateljem usluga. Primjerice, može se postaviti uvjet da svaki brodar koji dolazi na neku liniju gdje je na snazi ugovor o javnoj usluzi koji nameće cjelogodišnju uslugu mora također poslovati cijelu godinu.

### 3.2.5. Zaštitne mjere

Država članica može tražiti od Komisije usvajanje zaštitnih mjera u slučaju “ozbiljnih poremećaja unutarnjeg tržišta prometa zbog liberalizacije kabotaže” (čl. 5 Uredbe 3577/92). Takve mjere mogu se provoditi maksimalno godinu dana, a usvajaju se pod uvjetom da se na tržištu pojave problemi koji “vrlo vjerojatno vode ozbiljnoj i trajno povećanoj ponudi u odnosu prema potražnji, koji nastaju ili su se povećali zbog djelatnosti pomorske kabotaže te predstavljaju ozbiljnu opasnost financijskoj stabilnosti i opstanku većeg broja brodara iz EU, a da pritom kratkoročna i srednjoročna predviđanja za tržište ne upućuju na bilo kakva značajnija i trajnija poboljšanja.”<sup>39</sup>

## 3.3. Pomorska kabotaža u RH

Tržište pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj u pravilu nije otvoreno za strane brodove. Prijevoz stvari i putnika između hrvatskih luka mogu obavljati samo brodovi hrvatske državne pripadnosti (članak 9. stavak 1. Pomorskog zakonika, Narodne novine, 181/2004). Iznimno, ministar pomorstva može (a) odobriti stranom brodu prijevoz praznih kontejnera u njihovoj eksploataciji između hrvatskih luka odnosno može (b) odobriti stranom brodu obavljanje kabotaže ako to zahtijeva gospodarski interes Republike Hrvatske, uz prethodno pribavljeno mišljenje Hrvatske gospodarske komore (članak 9. stavak 3. Pomorskog zakonika).<sup>40</sup>

Redoslijed i uvjeti dodjele javnih službi za prijevoz putnika je izložen u brošuri Uredbe o zahtjevima i procedurama za dodjelu koncesija za izvedbu javnog prijevoza brodovima koji plove na na priobalnim linijama (OG 132/06). Usluga se pruža na temelju ugovora potpisanog pod uvjetima koji su osigurani u Uredbi o zahtjevima i procedurama za dodjelu koncesija javnog prijevoza brodovima koji plove na priobalnim linijama (OG 132/06), kao uvjet za

<sup>39</sup> Pecotić Kaufman, J., op.cit. str. 807.

<sup>40</sup> Ibid, str. 815.

izvođenje kabotaže.<sup>41</sup> Sporazum o koncesiji za ponudu usluge cilja na relativno sigurne razine cijena i kvalitete prijevoza za određene kategorije javnih usluga, a vrijedi 5 godina. Sposobnost obnašatelja dužnosti da osigura pouzdanost, točnost, kapacitet i kvalitetu prijenosa, kao i mogućnosti da zajamči povoljne i striktno definirane uvjete prijevoza i cijene, zagaranirane su prethodno spomenutim procedurama.

Hrvatska Uredba o brodovima na stalnim linijama i sezonskom pomorskom prijevozu (OG 33/06) definira obalnu plovidbu u teritorijalnim vodama Hrvatske, u korist Republike Hrvatske, kao javni prijevoz temeljen na sljedećim načelima:<sup>42</sup>

- poticanje ekonomskog razvitka otoka
- osiguranje stalnog i redovnog prometa brodovima određenog kapaciteta i tipa, i omogućujući odgovarajuću kvalitetu transporta
- ponuda usluga prijevoza prema prethodno ustanovljenim cijenama i drugim uvjetima, vezanim uz određene kategorije putnika i linija
- pružanje državne potpore brodskim operaterima kako bi se zajamčilo njihov kontinuitet i pouzdanost javnog prijevoza na određenim linijama
- usklađivanje javnog prijevoza
- predviđanje dodatnih usluga prijevoza.

Dokument će osigurati sporazum na temelju prihvata obveze da se javnim službama osigura ovlaštenu nositelj, definira tip usluga, kao i odgovornost, pravilnost, kvaliteta, mogućnost nositelja da osigura usluge, te metoda određivanja cijena usluga kao društvenih aktivnosti s ciljem promocije razvitka manje razvijenih područja (47 otoka). Dokument ističe kao neophodnost (ne samo kad je potrebna provizija od državne potpore) izdavanje značajnog dijela iznosa državne potpore, za relevantnu aktivnost. U sadašnjoj fazi prijevoz putnika i dobara unutar luka Republike Hrvatske mogu obavljati samo plovila pripadnika hrvatske nacionalnosti. Potrebno je razmotriti i prihvatiti mjere u svezi s novim pravilnicima, kako bi se Hrvatski Pomorski Zakon uskladio s EU legislativom, a posebice EU Uredbom 3577/1992.

---

<sup>41</sup> <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/080904-Studija-pt-dt-kab-pomorski.pdf>, 12.04.2014.

<sup>42</sup> Ibid, str.816.



#### **4. SLOBODA PRUŽANJA LUČKIH USLUGA NA TRŽIŠTU EU**

Liberalizacija tržišta lučkih usluga započela je nakon što je 90-ih godina prošlog stoljeća donesen niz odluka Europskog suda i Komisije u svezi sa slobodom pružanja usluga i tržišnim natjecanjem u europskim morskim lukama. To je bio poticaj Komisiji za objavljivanje Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi 1997. godine. Iako se Zelenom knjigom nastojala proširiti europska lučka politika i na druga područja, pristup tržištu lučkih djelatnosti (usluga), odnosno liberalizacija tog tržišta područje je koje je zadobilo najveću pozornost. Cilj liberalizacije tržišta lučkih usluga bio je proširenje unutarnjeg tržišta na područje lučkih usluga i implementacija pravila o temeljnim tržišnim slobodama EU. Europska komisija dvaput je podnosila Vijeću i Parlamentu prijedloge za donošenje direktive pristupu tržištu lučkih djelatnosti ali, ona još uvijek nije donesena. U nastavku će se prikazati dosad poduzete mjere EU i predloženi pravni akti, kao i najznačajnije odluke Europskog suda i Komisije u svezi s pristupom tržištu lučkih usluga.

Zbog necjelovitosti međunarodnog pomorskog prava određeni pomorski sporovi ne mogu se regulirati neposrednom primjenom jednoobraznih međunarodnih pravila. U takvim slučajevima, budući da se radi o odnosima koji zadiru u sferu najmanje dva ili više različitih pravnih sustava, meritornu odluku nije moguće donijeti a da se prethodno ne riješe tri osnovna problema koja su imanentna rješavanju sporova s međunarodnim elementom; problem međunarodne nadležnosti, problem izbora mjerodavnog prava i priznanja strane odluke.<sup>43</sup>

Devedesetih godina 20. stoljeća Europska komisija i Europski sud donijeli su niz odluka u svezi s pružanjem usluga i tržišnim natjecanjem u europskim morskim lukama koje su skrenule pozornost na odnose u njima i bile poticaj za donošenje zakonodavstva EU na tom području.

##### **4.1. Zelena knjiga o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi iz 1997.**

Objavljivanjem Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi (dalje: Zelena knjiga) 1997. godine Europska komisija najavila je donošenje pravnog akta kojim će se na razini Europske zajednice liberalizirati tržište lučkih djelatnosti u najznačajnijim lukama

---

<sup>43</sup> Tomljenović, V., op.cit.str.13.

otvorenim za međunarodni promet, kako bi se omogućilo slobodno tržišno natjecanje između luka Zajednice i unutar njih, uz istovremeno ispunjavanje sigurnosnih standarda.<sup>44</sup> U Zelenoj knjizi Komisija je prvi put iznijela ideju o potrebi liberalizacije lučkog sektora. Istaknuto je da se pravila Ugovora o tržišnom natjecanju i temeljnim tržišnim slobodama primjenjuju i na lučke poduzetnike, koji se moraju natjecati pod jednakim uvjetima kad je riječ o obavljanju lučkih djelatnosti komercijalnog karaktera.

Skrenuta je pozornost na trend prisutan među lučkim upravama koje se sve više orijentiraju na ulogu "kućevlasnika" u luci, bez sudjelovanja u obavljanju lučkih djelatnosti komercijalnog karaktera koje prepuštaju privatnom sektoru.<sup>45</sup> Upravo zbog toga danas je najčešća podjela luka s obzirom na njihove sustave vlasništva i upravljanja na luke kućevlasničkog tipa, alatne luke i servisne luke.<sup>46</sup> Najzastupljenije su kućevlasničke luke. Lučke uprave u tzv. lukama kućevlasničkog (gazdinskog) tipa obavljaju samo one djelatnosti koje su vazne za sigurno i efikasno funkcioniranje luke kao cjeline, npr. raspoređivanje lučkog terena među lučkim operatorima i korisnicima, izgradnju određenih građevina od općeg interesa (kao što su pristupni kanali, lukobrani), koordinaciju obavljanja lučkih djelatnosti (bez sudjelovanja u njihovu obavljanju).<sup>47</sup>

Prema tom modelu vlasništva i upravljanja lukom, država, grad ili regija vlasnici su zemljišta i morskog pristupa luci i daju u kratkoročni ili dugoročni zakup terminale privatnim poduzetnicima koji obavljaju lučke djelatnosti. Lučka uprava prepušta pojedinim operatorima da izgrade građevine i pribave uređaje potrebne za pružanje lučkih usluga.

Podvrsta kućevlasničkih luka su alatne luke kod kojih kućevlasnik daje infrastrukturu i suprastrukturu. U alatnim lukama lučka uprava financira građenje ili kupnju određenih građevina ili opreme potrebne za efikasno obavljanje lučkih djelatnosti i daje ih na korištenje lučkim operatorima. Primjerice opremu za rukovanje teretom, prostor za pohranjivanje tereta i skladištenje i potrebne uređaje, uređaje za popravak i opskrbu brodova i sl.<sup>48</sup> Dakle, lučka uprava pribavlja "alat", ali se njime sama ne koristi. To je potrebno u slučajevima kad zemljopisne karakteristike ili gustoća prometa u luci imaju kao posljedicu da je lučkim

---

<sup>44</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika, op.cit.str. 339.

<sup>45</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, op.cit.str. 621.

<sup>46</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str. 262.

<sup>47</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, op.cit.str.621.

<sup>48</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika - prošlost i recentne mjere u njezinom uspostavljanju op.cit.str.350.

operatorima fizički neizvedivo ili ekonomski neisplativo nabavljanje lučkih uređaja i postrojenja.

Kod servisnih luka lučka uprava uz davanje lučke infrastrukture i suprastrukture obavlja pojedine ili sve lučke djelatnosti. Ona tada stupa u trgovačkopravne odnose s korisnicima luke zadržavajući i svoje javnopravne funkcije. Servisne luke najčešće su u državnom vlasništvu. Smatra se da je u državama u kojima su lučki operatori iskusni, kompetentni i financijski stabilni (i spremni dio svog profita reinvestirati u luku) kućevlasnički tip luke najbolje rješenje.<sup>49</sup> Za razliku od toga, u državama u kojima su lučki operatori nepouzđani i neefikasni odnosno u kojima je gustća prometa premala, servisne luke jedina su opcija, barem za određeno vrijeme dok se stanje ne poboljša.

Svrha liberalizacije tržišta lučkih djelatnosti, prema Zelenoj knjizi, bila je ostvarenje nekoliko međusobno naizgled proturječnih ciljeva, a to su: sigurnosna zaštita luke, zaštita morskog okoliša i pružanje javnih usluga, uz poštovanje pravila tržišnog natjecanja EU. Primijećeni su određeni problemi koji bi se mogli javiti u ostvarivanju tih ciljeva. Prvenstveno, to je različita priroda lučkih djelatnosti koja će zahtijevati različit pristup liberalizaciji pojedinih vrsta lučkih djelatnosti odnosno predviđanje različitog pravnog režima za pojedine vrste lučkih djelatnosti. Primjerice pružanje tehničko-nautičkih lučkih djelatnosti, o obavljanju kojih u velikoj mjeri ovisi sigurnost plovidbe u luci, zahtijevat će poseban pravni režim radi osiguravanja kontinuiranog obavljanja te vrste lučkih djelatnosti. Zbog toga se, u nekim lukama, pojedinim lučkim operatorima može nametnuti obveza pružanja javnih usluga, a to može dovesti do ograničenog pristupa tržištu tehničko-nautičkih lučkih djelatnosti u tim lukama.

#### **4.2. Priopćenje Komisije iz 2001.**

Kao nastavak na Zelenu knjigu Komisija je u veljači 2001. godine podnijela Priopćenje Europskom parlamentu i Vijeću.<sup>50</sup> Komisija je u Priopćenju iznijela svoja stajališta o potrebi umreživanja luka u Transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T), o liberalizaciji pristupa tržištu lučkih djelatnosti, javnom financiranju luka i lučke infrastrukture, kao i o pitanjima transparentnosti računovodstva lučkih operatora te primjeni pravila o državnim potporama EU

---

<sup>49</sup> ibd

<sup>50</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika, op.cit.str.351.

na lučki sektor. U svezi s provođenjem liberalizacije pristupa tržištu lučkih djelatnosti priopćenju je priložen Prijedlog direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti (Prijedlog I).

### **4.3. Prijedlozi direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti**

Različita priroda lučkih djelatnosti zahtijeva različit pristup liberalizaciji pojedinih vrsta lučkih djelatnosti, odnosno predviđanje različitog pravnog režima za obavljanje pojedinih vrsta lučkih djelatnosti (usluga). U tom smislu potrebno je razlikovati lučke usluge koje se pružaju brodovima u svezi s plovidbom lučkim vodama, tzv. tehničko-nautičke lučke djelatnosti (peljarenje, tegljenje, privez i odvez brodova), lučke usluge koje su usmjerene prema putnicima i teretu (ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i skladištenje robe, ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila) te ostale gospodarske djelatnosti koje su u funkciji razvoja pomorskog prometa i obavljanja osnovnih lučkih djelatnosti (opskrba brodova, prihvat otpada s brodova, usluge protupožarne zaštite, pružanje usluga putnicima, kontrola kvalitete i kakvoće robe, poslovi zastupanja u carinskom prometu i si.).<sup>51</sup> Problem koji se javlja kod provedbe liberalizacije tržišta lučkih usluga zasigurno je i različitost europskih luka s obzirom na njihovu veličinu, organizacijsko ustrojstvo, funkciju, zemljopisne karakteristike, sustave vlasništva i upravljanja, povijesno-pravno nasljeđe i stupanj privatiziranosti, veze luka s lokalnom zajednicom i si. Na temelju čl. 2/2 Prijedloga II direktiva se trebala primjenjivati na morske luke ili lučke sustave koji se nalaze na teritoriju država članica EU i otvoreni su za opći međunarodni trgovački promet te kojih prosječni godišnji promet, za svaku pojedinu luku, u prethodne tri godine nije bio manji od 1,5 milijuna tona robe i/ili 200 000 putnika. Čl. 2/4 propisano je da države članice mogu proširiti primjenu te direktive i na druge luke, koje ne zadovoljavaju propisane kriterije.

Te se činjenice nisu uzimale u obzir pri izradi Prijedloga I i Prijedloga II direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti, iako se na njih upozoravalo u Zelenoj knjizi o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi iz 1997. godine. Naime, oba prijedloga sadržavaju jednake odredbe o pristupu tržištu lučkih djelatnosti komercijalnog karaktera, kao što je, primjerice, rukovanje teretom, i tržištu tehničko-nautičkih lučkih usluga (s određenim iznimkama za peljarenje), primarna svrha kojih je zaštita sigurnosti plovidbe u luci i zaštita okoliša te obavljanje kojih od strane više operatora u istoj luci često nije moguće zbog tehničkih razloga kao i zbog

---

<sup>51</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str. 265.

razloga rentabilnosti poslovanja lučkih operatora. Prijedlogom II uređen je i pristup tržištu usluga peljarenja koja se smatra lučkom uslugom komercijalnog karaktera, ali i uslugom koja je zbog svoje specifičnosti i velikog značenja koje ima za sigurnost plovidbe u luci Prijedlogom II izdvojena od ostalih lučkih usluga, pa i od ostalih tehničko-nautičkih usluga. Prema Prijedlogu II, države članice mogu davanje odobrenja za peljarenje učiniti ovisnim o ispunjavanju osobito strogih kriterija koji se odnose na postizanje pomorske sigurnosti i obavljanje javne usluge. Nadležna tijela mogu propisati obvezatnost korištenja uslugama peljara, a u pojedinim slučajevima, kad to zahtijevaju posebne okolnosti u luci ili kad je to potrebno zbog težine pristupa luci, mogu rezervirati obavljanje tih usluga za sebe ili ih izravno povjeriti određenom poduzetniku.<sup>52</sup> Cilj tih odredbi je omogućavanje različite regulacije peljarenja ovisno o specifičnim potrebama pojedine luke.

Lučki poduzetnici zamjerali su prijedlozima I i II puno kraće rokove trajanja odobrenja za obavljanje lučkih djelatnosti od onih predviđenih nacionalnim pravima država članica EU zbog čega je postojala zabrinutost lučkih poduzetnika da oni neće biti dovoljni za amortizaciju njihovih investicija u lučku podgradnju i nadgradnju. To je pak izazvalo bojazan da bi takav razvoj mogao djelovati destimulirajuće na investicije privatnog sektora u luke te dovesti do usporavanja razvoja luka u EU. Nadalje, prijedlozima I i II zamjerala se i kompleksnost i nedorečenost odredbi o ishodu odobrenja za obavljanje lučkih djelatnosti te odredbi o provođenju objektivnog postupka odabira lučkih operatora koje su, u određenim slučajevima, omogućivale zlouporabe te su utjecale na stvaranje pravne nesigurnosti.<sup>53</sup>

Također, oba prijedloga predviđaju pravo samostalnog obavljanja lučkih djelatnosti za vlastite potrebe za prijevoznike čiji brodovi uplovljavaju u europske luke, uz ispunjavanje jednakih uvjeta koji su potrebni za davanje odobrenja za obavljanje konkretne djelatnosti u određenoj luci pojedinom lučkom operatoru.<sup>54</sup>

#### **4.4. Priopćenje o europskoj lučkoj politici**

Nakon neuspjeha dvaju prijedloga za donošenje direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti Europska komisija postala je svjesna specifičnosti tržišta lučkih usluga na kojem nije moguće

---

<sup>52</sup> Ibid.

<sup>53</sup> Ibid, str.265.

<sup>54</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika, op.cit.str.352.

provesti liberalizaciju na jednak način kao u drugim sektorima. Tijekom konzultacija s predstavnicima lučke industrije, koje su potom uslijedile, uvidjela je da pristup tržištu lučkih usluga i tržišno natjecanje u lukama EU i između njih nisu jedini problemi lučkog sektora, već da postoje i drugi problemi koji opterećuju taj sektor.<sup>55</sup> To su posebice, manjak lučkog kapaciteta, zaštita morskog okoliša, loše veze luka s njihovim zaleđem, smanjena učinkovitost rada u lukama, potreba modernizacije lučkih uređaja i postrojenja, negativno javno mišljenje o lukama i problemi u svezi sa zapošljavanjem u lukama.

U tom smislu, Komisija je u listopadu 2007. godine objavila Priopćenje o europskoj lučkoj politici koje je svojevrsan program njezina djelovanja u narednim godinama. U Priopćenju se obraduje šest područja. To su: učinkovitost luka i veze sa zaleđem; povećanje lučkog kapaciteta uz poštovanje okoliša; modernizacija luka; ravnopravna tržišna utakmica uz postojanje pravne sigurnosti za investitore, operatore i korisnike luke; uspostava dijaloga između vladajućih struktura u gradovima i lukama te zapošljavanje u lukama. U Priopćenju je, također, istaknuto da se jednom vrstom mjera ne mogu riješiti svi problemi lučkog sektora, već da bi rješenje moglo biti u kombiniranju različitih mjera za pojedina područja.

Njime su najavljene sljedeće mjere:<sup>56</sup>

- tumačenje postojećeg zakonodavstva, sudske prakse i donošenje priopćenja o dodjeljivanju koncesija i pružanju tehničko-nautičkih lučkih usluga u lukama EU
- poticanje osnivanja europskog povjerenstva za sektorski socijalni dijalog u lukama, donošenje zajedničkih pravila o izobrazbi lučkih radnika te provođenje strogog nadzora nad primjenom pravila o zaštiti na radu u lukama EU
- proširenje primjene Direktive o financijskoj transparentnosti na sve morske luke otvorene za javni promet EU zbog toga što postojeća razina transparentnosti financiranja lučkog sektora ne omogućuje pristup podacima o ukupnom priljevu sredstava i načinu korištenja sredstvima javnog sektora u onim lukama čiji je godišnji prihod manji od 40 milijuna eura pa bi moglo doći do dodjeljivanja tzv. unakrsnih državnih potpora odnosno korištenja sredstvima javnog sektora za obavljanje gospodarskih djelatnosti od upravljačkih tijela u lukama EU, čime bi se narušilo tržišno natjecanje na tržištu tih usluga
- donošenje smjernica o primjeni europskih pravila o zaštiti okoliša na razvoj luka kako

---

<sup>55</sup> ibd.

<sup>56</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str.266.

bi se postigla bolja ravnoteža između zaštite okoliša i razvoja luka

- utvrđivanje stanja lučkih veza sa zaleđem i njihova utjecaja na prometne tijekove u EU te njihovo financiranje u okviru programa Transeuropske prometne mreže
- istraživanje mogućih načina popravljivanja javnog mišljenja o lukama i njihovih veza s gradovima u kojima su smještene, osobito u svezi s pitanjima zaštite morskog okoliša i sigurnosne zaštite luka i brodova u njima.

U svezi s liberalizacijom tržišta lučkih usluga u Priopćenju se navodi da je pristup lučkom zemljištu u većini slučajeva preduvjet obavljanja djelatnosti rukovanja teretom u luci koje mogu obavljati lučke uprave ili to mogu prepustiti privatnim poduzetnicima na temelju koncesije. Kako zasad nije donesen ni jedan pravni akt EU koji bi uređivao koncesije za pružanje usluga u lukama i na lučkim terminalima, a iskustva s prijedlozima direktive o pristupu tržištu lučkih usluga i mišljenja zainteresiranih stranaka iznesena tijekom konzultacija nakon povlačenja Prijedloga II te direktive, pokazala su da postoji protivljenje zainteresiranih stranaka legislativnoj opciji uređenja dodjeljivanja koncesija u lukama EU, najavljeno je uređenje tog područja donošenjem pravnog akta *soft-law*.

Zasada je najviše učinjeno na području uspostavljanja europskog prometnog prostora bez barijera gdje je doneseno Priopćenje i akcijski plan kojim su najavljene mjere provođenja koje će dovesti do proširenja unutarnjeg tržišta na unutareuropski pomorski promet uklanjanjem ili pojednostavnjenjem administrativnih procedura koje se primjenjuju u toj grani prometa vezano uz carinske formalnosti za brodove koji plovo između luka u EU, prijevoz biljnih i životinjskih proizvoda između luka EU te pojednostavljenje postupaka prijave brodova koji uplovljavaju u luke EU. Na tom području Komisija je podnijela Prijedlog za donošenje Direktive u svezi s formalnostima vezanim uz prijavu brodova koji uplovljavaju i isplovljavaju iz europskih luka koji je priložen uz Priopćenje i akcijski plan o uspostavljanju europskog transportnog prostora bez barijera. Na taj način pomorski promet bit će u jednakom položaju s obzirom na druge grane prometa, posebice na kopneni promet kod kojeg su te formalnosti ukinute još 1993. godine. To će potaknuti i razvoj kratkopružnog pomorskog prometa značajnog za buduću trgovinsku razmjenu između država članica EU prvenstveno zbog njegovih pozitivnih učinaka na očuvanje okoliša. Kratkopružni pomorski promet obuhvaća prijevoz robe i putnika morem između luka smještenih u zemljopisnoj Europi ili između tih luka i luka smještenih u neeuropskim zemljama kojih se obala prostire zatvorenim morima koja graniče s Europom.

## 5. TRŽIŠNO NATJECANJE U POMORSKOM PROMETU

Na području pomorskog prometa liberalizacija tržišta i omogućivanje dolaska konkurencije išli su paralelno kao i u nekim drugim granama prometa, npr. zračnom. Smisao liberalizacije pomorskog prometa u EU bio je otvoriti tržište i omogućiti dolazak konkurencije kako bi se povećala konkurentnost pomorskog sektora EU u Europi, ali i u globalnim razmjerima. Međutim, trebalo je prođ gotovo trideset godina od donošenja UEEZ (1957. godine) do donošenja prvog paketa mjera u pomorskom prometu (u prosincu 1986. godine).

Sustav zaštite tržišnog natjecanja EU u širem smislu obuhvaća ne samo propise koji reguliraju odnose između poduzetnika (sporazume između poduzetnika kojima se ograničava tržišno natjecanje, zlouporaba vladajućeg položaja i kontrola koncentracija poduzetnika) već zahvaća propise o javnim nabavama, dodjeli posebnih ili isključivih prava poduzetnicima te propise o državnim potporama, odnosno sve oblike državne intervencije na tržištu u korist pojedinih poduzetnika. U ovom poglavlju bit će riječ o pravnoj regulaciji navedenih područja prava tržišnog natjecanja u pomorskom sektoru, s posebnim naglaskom na sporazume između poduzetnika kojima se ograničavaju tržišno natjecanje i državne potpore. Ta dva područja pokazala su se važnim za funkcioniranje pomorskog prometa pa su na razini EU donesena posebna pravila kojima su uređeni odnosi poduzetnika u pomorskom sektoru i državne potpore u pomorskom prometu.<sup>57</sup>

### 5.1. Specifičnosti tržišnog natjecanja u pomorskom prometu

Uredba 17/62, kao prvi propis EU kojim su detaljnije razrađena pravila tržišnog natjecanja utvrđena u Osnivačkom ugovoru, ubrzo nakon donošenja proglašena je neprimjenjivom na područje prometnog sektora u cijelosti, i to Uredbom 41/62. Sektor pomorskog prometa ostao je bez posebnog propisa o tržišnom natjecanju sve do 1986. godine, kada su u okviru donošenja prvog paketa mjera u pomorskom prometu donesene dvije uredbe važne za tržišno natjecanje u pomorskom sektoru. Prva, Uredba 4056/86, propisuje pravila za primjenu čl. 85 i 86 UEEZ (čl. 101 i 102 UFEU) na pomorski promet, koja je stavljena izvan snage dvadeset godina nakon donošenja Uredbom 1419/2006. Druga je Uredba 4057/86472 (Antidampinska uredba) o nepravilnom određivanju cijena u pomorskom prometu ili dampingu. Do dampinga

---

<sup>57</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, op.cit.str.625.



dolazi kad se proizvod ili usluga iz jedne države unosi na tržište druge države po manjoj cijeni od uobičajene ili normalne cijene tog proizvoda ili usluge. Mnoga broderska društva iz država koje nisu članice EU (osobito iz istočne Europe i sjeveroistočne Azije) upuštala su se u nepravično postupanje na štetu konkurenata iz EU tako što su obavljala linijski prijevoz uz vrlo niske vozarine koje nisu pokrivale ni njihove troškove, zahvaljujući potporama vlada njihovih matičnih država. Odgovor EU bio je donošenje Uredbe 4057/86, koja je bila prva antidampinska mjera EU koja se odnosi na usluge.

Uredba se primjenjuje isključivo na međunarodni linijski prijevoz tereta. Ona pruža zaštitu brodarima iz EU od povreda kao što su smanjenje njihova tržišnog udjela, profita ili zapošljavanja nastalih zbog nepravičnog određivanja cijena od strane brodara iz trećih država. Pojam brodarka iz treće države obuhvaća broderska društva koja pružaju usluge linijskog prijevoza i koja nisu obuhvaćena pojmom brodarka iz EU.

Pojam *community shipowner* definiran je čl. 3 ove uredbe i obuhvaća broderska trgovačka društva koji imaju poslovni nastan u EU te državljane države članice EU koji imaju poslovni nastan izvan EU i broderska društva koja imaju poslovni nastan izvan EU i koja kontroliraju državljani države članice EU ako su njihovi brodovi upisani u upisnik te države članice EU u skladu s njezinim propisima. Kontrola od strane državljana države članice znači da državljani EU drže većinu udjela u temeljnom kapitalu društva.

Da bi se Uredba primijenila, moraju se ispuniti četiri preduvjeta: a) da brodarka iz treće države koji obavlja međunarodni linijski prijevoz tereta uziva netržišne prednosti koje dovode do nepravičnog određivanja cijena usluga međunarodnog linijskog prijevoza, b) mora se utvrditi visina uobičajene ili normalne vozarine, c) mora se utvrditi visina vozarine koju naplaćuje brodarka iz treće države i d) moraju se usporediti uobičajena vozarina i vozarina koju naplaćuje brodarka iz treće države s tzv. dampinskom vozarinom, tj. vozarinom koja može dovesti do ozbiljnih poremećaja vozarinskog sustava na određenom prometnom pravcu s EU. Bitno je ovdje napomenuti da se visina normalne vozarine utvrđuje se uzimajući u obzir: a) usporedivu vozarinu koja se naplaćuje u uobičajenom prijevoznom poslovanju za istu ili sličnu vrstu prijevoznih usluga na istoj ili usporedivoj liniji i koju naplaćuje uhodano brodersko društvo koje je tipičan predstavnik te industrije i koje ne uživa netržišne prednosti ili b) na temelju vozarine koja je određena uzimajući u obzir troškove usporedivog broderskog društva, koje ne uživa netržišne prednosti, uvećane za razuman profit.

Ako se utvrdi postojanje nepravičnog određivanja cijena i povreda interesa EU, Komisija će predložiti Vijeću uvođenje tzv. kompenzatornih taksa. Koncept nepravičnog određivanja cijena odnosi se na kontinuirano naplaćivanje vozarina za određenu vrstu robe ili svu robu na određenoj liniji s EU u iznosu nižem od uobičajenih vozarina koje su se naplaćivale u razdoblju posljednjih šest mjeseci, što je brodaru omogućeno zbog toga što uživa netržišne prednosti od strane države koja nije članica EU. Visina kompenzatornih taksa ne smije biti viša od razlike između naplaćene vozarine i uobičajene vozarine (čl. 13 Uredbe 4057/86). One također ne smiju imati retroaktivan učinak i mogu se naplaćivati isključivo za prijevoz robe koja je nakon njihova uvođenja ukrcana ili iskrcana u lukama EU. Tijelo nadležno za zaprimanje pritužbi brodarka, provođenje istrage, izračunavanje visine ispravljajućih taksa je Komisija odnosno njezina Opća uprava nadležna za promet, a samo Vijeće ministara može odrediti obvezu plaćanja kompenzatornih taksa. Na odluku Vijeća žalba se može podnijeti Europskom sudu.

Treća važna uredba za tržišno natjecanje u pomorskom sektoru je ona kojom se uređuje pitanje sporazuma o konzorcijima - Uredba 906/2009 o primjeni čl. 81/3 UEZ (čl. 101/3 UFEU) na određene vrste sporazuma, odluka i usklađenog djelovanja između linijskih prijevoznika (konzorcije).

## **5.2. Zabrane i skupna izuzeća sporazuma pomorskih prijevoznika**

Zabranjeni sporazumi poduzetnika regulirani su čl. 101 UFEU kojim je propisano da će sporazum sklopljen između dvaju ili više poduzetnika biti zabranjen ako zbog njega postoji mogućnost utjecaja na trgovinu između država članica i ako mu je cilj ili učinak sprječavanje, ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu.<sup>58</sup> Sporazum na koji se primjenjuje zabrana iz čl. 101/1 UFEU i koji se, sukladno tome, smatra ništetnim temeljem čl. 101/2 UFEU može se izuzeti od zabrane ako zadovoljava uvjete iz čl. 101/3 UFEU.

Osim na pojedinačne sporazume, odluke i usklađeno djelovanje, mogućnost izuzimanja temeljem čl. 101/3 UFEU odnosi se i na cijele kategorije sporazuma, odluka udruženja poduzetnika te usklađenog djelovanja, pa je ta odredba pravni temelj za usvajanje uredba o izuzecima, tzv. skupnim izuzecima za pojedine vrste sporazuma. Na taj način nastojalo se

---

<sup>58</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str.271.

olakšati rad Europskoj komisiji kojoj su poduzetnici, prije početka primjene Uredbe 1/2003, bili dužni prijaviti sporazum obuhvaćen odredbom čl. 101/1 UFEU radi ishođenja pojedinačnog izuzeća tog sporazuma.

U pomorskom sektoru najznačajnije su zabrane i skupna izuzeća sporazuma linijskih konferencija i linijskih konzorcija za koje su donesene posebne uredbe o skupnim izuzećima. U ovom kontekstu potrebno je još spomenuti i sporazume prijevoznih poduzetnika u slobodnoj plovidbi (poolove) na koje se propisi prava tržišnog natjecanja niz godina nisu primjenjivali jer se smatralo da oni ne predstavljaju prijetnju tržišnom natjecanju. To je izmijenjeno stupanjem na snagu Uredbe 1419/2006 i Smjernica o primjeni čl. 81 UEZ (čl. 101 UFEU) na usluge pomorskog prijevoza kojima su uređene i te vrste sporazuma.

Tablica 4. Uredbe o skupnim izuzecima u pomorskom sektoru

SKRAĆENI NAZIV PROPISA	KATEGORIJA SPORAZUMA	ROK VAŽENJA IZUZEĆA	PRESTANAK PRIMJENE UREDBE
Uredba 4056/86	linijske konferencije	nije propisan	18. 10. 2008.
Uredba 906/2009	linijski konzorciji	5 godina	na snazi

Izvor: Radionov, N., et al., Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta, Zagreb, 2011., str. 272.

### 5.2.1. Linijske konferencije

Linijska plovidba podrazumijeva takav način plovidbenog poduzetništva kod kojeg se plovidba brodom obavlja održavanjem stalnih brodskih linija, prema unaprijed objavljenom plovidbenom redu između dviju ili više luka. Prijevoz se obavlja u pravilnim vremenskim razmacima i prema unaprijed objavljenim prijevoznim uvjetima i cijenama (tarife) po kojima linijski prijevoznik nudi svoje usluge. Procjenjuje se kako danas u svijetu postoji oko 150 linijskih konferencija, od kojih 28 sudjeluju u trgovinskoj razmjeni iz i prema EU. Tri najznačajnije konferencije na najvažnijim pravcima trgovinske razmjene, (a to su prekoatlantska trgovinska razmjena, razmjena između Europe i istočne Azije i Europe i

Australije/Novog Zelanda) su: TransAtlantic Conference Agreement (TACA), Far Eastern Freight Conference (FEFC) i Europe Australia New Zealand Conferences (TEANZC).<sup>59</sup>

Praksa je pokazala da su kapaciteti brodova linijske plovidbe, u pravilu, vrlo rijetko potpuno iskorišteni. Zbog toga linijsku plovidbu mogu uspješno održavati samo veći i financijski jači prijevoznici, pa se oni često bilo na nacionalnoj ili međunarodnoj razini horizontalno i vertikalno udružuju. Za tržište linijskog prijevoza morem karakteristična pojava bila je da prijevoznici na određenoj relaciji čine oligopol, koji redovito prelazi u monopol u obliku linijske konferencije. Pored linijskih konferencija postoje i drugi oblici monopolističkog udruživanja pomorskih prijevoznika među kojima su najvažniji: džentlmenski sporazumi, *poolovi* i trustovi. Džentlmenskim sporazumom utvrđuje se zajednička politika među konkurentima, takav sporazum je slabiji oblik udruživanja. Zajednička politika koja se utvrđuje sporazumom nije ni za jednog člana obvezna. Takvi sporazumi najčešće kratko traju. *Pool* je sporazum između dvaju ili više brodarskih poduzetnika o zajedničkom poslovnom nastupanju i podložnosti zajedničkoj kontroli. Trustovi su takve organizacije u pomorstvu u kojima su linijski poduzetnici pod zajedničkom upravom koja izdaje zajedničke vrijednosne papire.<sup>60</sup>

Linijske konferencije su sporazumi o vozarinama i drugim uvjetima prijevoza zaključeni između prijevoznika iz jedne ili više država, koji održavaju redovite teretne ili putničke linije na istim ili paralelnim relacijama, u okviru užeg ili šireg područja, radi izbjegavanja međusobne utakmice. Prve linijske konferencije osnovane su sedamdesetih godina 19. stoljeća kad se uz povećanu industrijsku proizvodnju pokazuje potreba za širenjem tržišta radi plasmana novih dobara masovne proizvodnje. To je obilježje linijsko brodarstvo zadržalo do danas te je postalo važno sredstvo za stalnu i sigurnu međunarodnu trgovinsku razmjenu bez kojeg se ona danas ne bi mogla ni zamisliti.

#### 5.2.1.1. Kodeks vladanja linijskih konferencija

Najznačajniji pravni instrument kojim su uređene linijske konferencije je Konvencija o kodeksu vladanja linijskih konferencija Konferencije Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (*United Nations Conference on Trade and Development*, dalje: UNCTAD) donesena 1974.

---

<sup>59</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, op.cit.str. 262

<sup>60</sup> Pomorska enciklopedija, Leksikografski zavod, Zagreb, 1976., str. 689.

godine (*Convention on Code of Conduct for Linn Conferences*, dalje: Kodeks). Konvencija o kodeksu vladanja linijskih konferencija stupila je na snagu 6. 10. 1983., a ratificiralo ju je 78 država.<sup>61</sup> Važan podatak je da među njima nije najveća svjetska gospodarska sila, SAD.

Sastoji se od Konvencije (koja sadržava 9 poglavlja), Priloga (koji sadržava obrazac pravila o postupku međunarodnog obveznog mirenja) i triju rezolucija. Kodeks obuhvaća temeljna pravila djelovanja linijskih konferencija kao što su određivanje tarifa, pomoćnih i dodatnih naknada nuđenje rabata za lojalnost konferenciji, konzultacije s korisnicima prijevoza, zabranu upotrebe borbenih brodova, savjetovanje i rješavanje sporova. Pomoćne i dodatne naknade su doplaci na vozarinu koji pokrivaju dodatne troškove koje je prijevoznik imao u svezi s prijevozom robe morem, u namirenju kojih treba sudjelovati i strana tereta. Dodatne naknade uvode se radi pokrivanja troškova koji mogu nastati zbog pojave nepredviđenih događaja (rata, promjene cijena goriva i sl.). Pomoćne naknade dodatna su plaćanja povezana s obavljanjem radnji premještanja kontejnera koje se smatraju pomoćnim uslugama u odnosu prema uslugama koje pružaju linijski prijevoznici.

Kodeksom je propisana i formula za raspodjelu tereta 40:40:20, što znači da će, u skladu s Kodeksom, po 40% linijskog tereta u trgovinskoj razmjeni država potpisnica Kodeksa prevoziti nacionalne brodarske linije država uvoznica i država izvoznica, a 20% brodarske linije trećih država.

Kako bi mogle realizirati omjer sudjelovanja brodova raspoređen po zastavama sudionika 40:40:20, gospodarski nerazvijene zemlje sredinom 20. stoljeća nastojale su ubrzanim tempom povećati svoju trgovačku mornaricu. No proces stvaranja i povećavanja vlastite brodske tonaže u mnogima od njih bio je otežan zbog nepostojanja pomorske tradicije te dovoljnog broja kadrova i kapitala zbog čega su znatno zaostajale za gospodarski razvijenim državama.

*5.2.1.2. Uredba Komisije (EEC) br. 4260/88 o obavještanju, žalbama, molbama i saslušanjima predviđenim Uredbom Vijeća (EEC) br. 4056/86*

Uredba Komisije (EEC) br. 4260/88 sastoji se od dva osnovna dijela: Dio I.: prijave, žalbe i

---

<sup>61</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, op.cit.str.252.

molbe te Dio II.: saslušanja.<sup>62</sup> Uredba 4056/86 više nije na snazi, ali radi boljeg prikaza razvoja prava tržišnog natjecanja u pomorskom prometu prikazat će se njezina osnovna pravila. Uredbom 4056/86 preuzeta su osnovna načela UNCTAD-ovog Kodeksa. Prilikom podnošenja prijedloga za donošenje Uredbe 4056/86 Europska je komisija istaknula da su za pomorski prijevoz, mnogo više nego za druge grane prijevoza, karakteristične znatne fluktuacije u potražnji brodskog prostora, koje mogu biti sezonske, ali mogu nastati i iz drugih razloga (primjerice gospodarske krize, ratova itd.), a posljedica toga je nestabilnost vozarina. Europska komisija smatrala je da zbog nestabilnosti vozarina u linijskom prijevozu morem linijske konferencije trebaju uživati neku vrstu zaštite EU jer bi potpuna liberalizacija tog sektora imala negativne posljedice i za prijevoznike i za korisnike prijevoza.

Uredba se primjenjivala na međunarodne usluge prijevoza morem iz jedne ili više europskih luka ili prema njima koje nisu usluge prijevoza u slobodnoj plovidbi. Iz navedenog proizlazi da se Uredba 4056/86 nije primjenjivala na usluge prijevoza morem unutar iste države članice EU, tj. na kabotažu, ni na prijevoz morem koji se obavlja između država koje nisu članice EU, ni na usluge prijevoza u slobodnoj plovidbi.<sup>63</sup>

Čl. 5 Uredbe 4056/86 nameće sljedeće obveze:<sup>64</sup>

- obvezu konzultiranja s korisnicima prijevoza o vozarinama, kvaliteti i uvjetima pružanja usluga, a konzultacije će se održavati kada to zatraži bilo koja od stranaka,
- poštovanje pravila propisanih Uredbom prilikom nuđenja krcateljima rabata za lojalnost konferenciji
- korisnicima prijevoza mora se omogućiti da sami odluče s kime će sklapati ugovore o obavljanju prijevoza unutarnjim vodama i lučkih usluga koje nisu pokriveno konferencijskom naknadom
- cijene usluga moraju biti transparentne na način da su tarife linijskih konferencija dostupne korisnicima prijevoza
- obavješćivanja Komisije o odlukama i preporukama koje su prihvatile u arbitražnim postupcima, a odnose se na primjenu čl. 4 i čl. 5/2 i 5/3 Uredbe 4056/86.

---

<sup>62</sup> Uredba Komisije (EEC) br. 4260/88 od 16. prosinca 1988. o obavješćavanju, žalbama, molbama i saslušanjima predviđenim Uredbom Vijeća (EEC) br. 4056/86, str. 3.

<sup>63</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, op.cit.str.257.

<sup>64</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str.275.

### 5.2.1.3. Izmjena uredbe 4056/86

Izmjene Uredbe 4056/86 potaknute su trima razlozima. To su redom:<sup>65</sup>

- obilježja suvremenog tržišta linijskog prijevoza morem
- zaključci OECD u svezi s tržišnim natjecanjem u pomorskom prometu
- zaključci doneseni temeljem konzultacija zainteresiranih stranka i Komisije u svezi s izmjenom Uredbe 4056/86.

#### *A) Obilježja suvremenog tržišta linijskog prijevoza morem*

Kako je već prethodno bilo spomenuto, prema podacima iz 2002. godine, na globalnom tržištu linijskog prijevoza morem djelovalo je približno 150 linijskih konferencija, od kojih je njih 28 sudjelovalo u trgovinskoj razmjeni s EU. Tri najznačajnije konferencije na najvažnijim pravcima trgovinske razmjene (a to su prekoatlantska trgovinska razmjena, razmjena između Europe i istočne Azije i Europe i Australije/Novog Zelanda) jesu: Trans Atlantic Conference Agreement (TACA), Far Eastern Freight Conference (FEFC) i Europe Australia New Zealand Conferences (TEANZC). S druge strane, Udruženje europskih linijskih prijevoznika (European Liners Affairs Association, dalje: ELAA) raspolaže podacima prema kojima se 2004. godine za prijevoz oko 40% vrijednosti vanjske trgovine EU koristio redoviti kontejnerski prijevoz, a tržišni udjeli linijskih konferencija na najznačajnijim pravcima trgovinske razmjene kretali su se između 40 i 70%. Podaci se odnose na razdoblje kada je EU imala 25 država članica. ELAA je udruženje osnovano u svibnju 2005. godine sa samo jednim zadatkom: zastupanjem interesa prijevoznika u postupku izmjene Uredbe 4056/86.

Na temelju definiranog mjerodavnog tržišta proizvoda i mjerodavnog zemljopisnog tržišta moguće je izračunati udio poduzetnika na tržištu tako da se njegova proizvodnja ili prodaja stavi u odnos s proizvodnjom ili prodajom drugih poduzetnika na mjerodavnom tržištu. Kriterij utvrđivanja udjela na tržištu može biti ostvareni opseg prodaje, vrijednost ostvarene prodaje ili proizvodni kapaciteti poduzetnika. Kod linijskih konferencija kao kriterij utvrđivanja udjela na tržištu koristi se brodski prostor (kapacitet) kojim raspolažu članovi konferencije i/ili količina prevezenog tereta.<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika, op.cit.str.359.

<sup>66</sup> ibd

Posljednja dva desetljeća od donošenja Uredbe 4056/86 uvjeti na tržištu linijskog prijevoza morem znatno su se izmijenili. U današnjem prijevoznom poslovanju više nije uobičajeno da krcatelj doprema robu do luke odnosno operativnih obala radi njezina ukrcavanja na brod, već je ustaljena praksa da prijevoznik preuzima robu već u tvornici (gdje se roba slaže u kontejnere) i odgovoran je za organizaciju i izvršenje prijevoza robe od tvornice do luke, prijevoz morem i dalje, različitim prijevoznim sredstvima, sve do njezina krajnjeg odredišta. Riječ je o tzv. *door to door* prijevozu koji “dovodi brodove pred naša vrata”.<sup>67</sup> Trend kontejnerizacije prouzročio je povećanje troškova obavljanja linijskog prijevoza zbog potrebe za većim i sofisticiranijim brodovima, a to je pridonijelo sklapanju sve većeg broja tzv. operativnih sporazuma kojima je svrha dioba troškova pružanja usluga linijskog prijevoza morem, a kojima se ne određuju cijene tih usluga (linijskih konzorcija i alijansi). Posljedica toga je slabljenje značenja linijskih konferencija i smanjenja njihovih tržišnih udjela na tržištu linijskog prijevoza morem.

#### *B) Zaključci OECD u svezi s tržišnim natjecanjem u pomorskom prometu*

Tržišno natjecanje u pomorskom prometu bilo je predmet intenzivnog ispitivanja Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (*Organisation for Economic Cooperation and Development*, dalje: OECD) u okviru njezina Programa za regulatome reformu. Organizacija je osnovana 1960. godine i danas broji trideset država članica (to su gospodarski razvijene države). Cilj joj je postizanje demokratske uprave i tržišnog gospodarstva. Poznata je po svojim publikacijama i statistikama. Njezin rad vezan je uz socijalna i ekonomska pitanja iz područja makroekonomije, trgovine, znanosti i inovacija.

Program je nastao na zahtjev ministara država članica OECD-a koji su 1995. godine zatražili od OECD-a izradu studije o regulatomej reformi određenih sektora u državama OECD-a. Slična je studija izrađena i za zračni prijevoz. Tim programom predviđeno je održavanje niza radionica te je izrađeno nekoliko izvješća u svezi s utvrđivanjem obilježja modernog tržišta linijskog prijevoza morem. U travnju 2002. godine objavljeno je Završno izvješće o tržišnom natjecanju u pomorskom prometu. Završnim izvješćem preporučeno je državama članicama te organizacije preispitivanje antitrustovskog izuzeća za linijske konferencije s ciljem njegova ukidanja, osim kad za njegovo zadržavanje postoje osobito opravdani razlozi, te zadržavanje

---

<sup>67</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str.277.



antitrustovskog izuzeća za operativne sporazume (konzorcije i saveze) ako oni ne dovode do prekomjerne tržišne snage njihovih članova. Posebno je naglašeno kako nije dokazano da je kolektivno određivanje cijena linijskih konferencija nužan preduvjet za stabilne vozarine i redovito pružanje usluga linijskog prijevoza morem.

*C) Zaključci o ispunjavanju kriterija iz čl 101/3 UFEU sporazuma linijskih konferencija donesem temeljem konzultacija Europske komisije i zainteresiranih stranaka*

Potaknuta zaključcima OECD te zahtjevima Europskog vijeća, koje je na sjednici u Lisabonu 2000. godine zatražilo od Komisije poduzimanje mjera radi “ubrzanja liberalizacije na područjima kao što su zemni plin, električna energija, poštanske usluge i promet”, čime bi se pridonijelo ostvarenju cilja da EU postane “najdinamičnije i najkonkurentnije gospodarstvo na svijetu, utemeljeno na znanju”, Komisija je pristupila izmjeni konferencijskog sustava radi liberalizacije tržišta usluga linijskog prijevoza morem u smislu ostvarenja Lisabonske strategije za rast i zapošljavanje.<sup>68</sup> Rad na izmjeni Uredbe 4056/86 započeo je u ožujku 2003. godine konzultacijama Komisije i država članica, ELAA, Vijeća europskih krcatelja (*European Shippers Council*, dalje: ESC), otpremnika, organizacija potrošača i drugih zainteresiranih stranaka.

Sporazumi linijskih konferencija smatraju se osobito teškim ograničenjima tržišnog natjecanja. Ali, kada su uvjeti iz čl. 101/3 UFEU ispunjeni, pretpostavlja se da konkretni sporazum ne narušava tržišno natjecanje na određenom tržištu jer njegovo sklapanje dovodi do toga da prijevoznici koji su ga zaključili nude bolje ili jeftinije usluge korisnicima prijevoza i na taj način kompenziraju negativne učinke sporazuma. Sve uredbe o skupnim izuzećima temelje se na pretpostavci da određena vrsta sporazuma, ograničavajućih za tržišnu utakmicu, a obuhvaćenih skupnim izuzećem, ispunjava svaki od četiriju uvjeta iz čl. 101/3 UFEU. Tako je i sa skupnim izuzećem za linijske konferencije. U preambuli Uredbe 4065/86 naveden je udio izuzimanja sporazuma linijskih prijevoznika o određivanju cijena i usklađivanju ponude kapaciteta: ti sporazumi donose stabilnost osiguravajući pouzdanost i redovitost pružanja usluga linijskog prijevoza morem, što se ne bi moglo postići drugim, za tržišno natjecanje manje ograničavajućim sporazumima.

---

<sup>68</sup> <http://emopa.eu.int/growthandjobs/key/> (20.2.2014.).

2006. godine Vijeće je usvojilo Komisijin prijedlog te je donesena Uredba 1419/2006. Njome su stavljena izvan snage provedbena pravila Uredbe 4056/86 i izmijenjena je Uredba 1/2003 tako da je proširena njezina primjena na kabotažu i međunarodnu slobodnu plovidbu. Određena materijalnopravna pravila Uredbe 4056/86, uključujući i čl. 3 o skupnom izuzeću sporazuma linijskih konferencija, nastavila su se primjenjivati na linijske konferencije i nakon stupanja na snagu Uredbe 1419/2006 za vrijeme prijelaznog razdoblja od dvije godine od dana njezina stupanja na snagu (koje je isteklo 18. 10. 2008.).

### 5.2.2. Oblikovanje mjerodavnog tržišta

Mjerodavno tržište sastoji se od dvije komponente, proizvodne i zemljopisne. Kad je riječ o pomorskom prometu, bitno je definirati mjerodavno tržište u linijskoj i slobodnoj plovidbi.

#### A) Mjerodavno tržište u linijskoj plovidbi

Pod mjerodavnim tržištem proizvoda u linijskoj plovidbi podrazumijevaju se usluge kontejnerskog linijskog prijevoza morem. Drugi načini prijevoza ne spadaju pod isto tržište usluga, ali se u iznimnim slučajevima te usluge mogu mijenjati.<sup>69</sup> To je tako jer se u kontejnerima često prevozi vrlo velika količina robe, a koja se može prevesti drugim prijevoznim sredstvima, npr. zrakoplovima. U određenim slučajevima moglo bi biti opravdano uže definiranje mjerodavnog tržišta proizvoda u linijskom prijevozu, ovisno o posebnoj vrsti tereta koji se prevozi. Tako se primjerice za prijevoz pokvarljivog tereta mogu koristiti samo kontejneri s hlađenjem ili brodovi s hlađenjem. Isto tako, u iznimnim okolnostima moguće je rasuti teret prevoziti u kontejnerima, no nije zabilježen obrnut primjer, tj. da se određena vrsta tereta koja se redovito prevozi u kontejnerima počela prevoziti kao rasuti teret. Dakle, kontejnerski linijski prijevoz podložan je tzv. jednosmjernoj supstituciji (zamjenjivosti prijevoznih usluga samo u jednom smjeru, prema kontejnerskom prijevozu, a ne i od usluga kontejnerskog prijevoza prema drugim načinima prijevoza).

Mjerodavno zemljopisno tržište kod linijskog prijevoza čini zemljopisno područje na kojem se te usluge plasiraju. To je područje omeđeno lukama koje se nalaze na krajnjim točkama do kojih seže pružanje prijevoznih usluga. Pri određivanju mjerodavnog zemljopisnog tržišta u

---

<sup>69</sup> Grabovac, I., Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konferencije, op.cit.str.42.

europskim granicama najčešće se uzima da ono obuhvaća doseg luka u sjevernoj Europi i/ili na Mediteranu. Međutim, kako su usluge linijskog prijevoza morem koje se pružaju na Mediteranu samo u rijetkim slučajevima zamjenjive s onima iz luka u sjevernoj Europi, oni se smatraju odvojenim tržištima.

### *B) Definiranje mjerodavnog tržišta u slobodnoj plovidbi*

Polazna točka pri utvrđivanju mjerodavnog tržišta proizvoda na strani potražnje (zamjenjivosti potražnje) glavni su uvjeti pojedinog zahtjeva za pružanje usluga prijevoza morem jer su u njima sadržani elementi važni za određivanje mjerodavnog tržišta. Primjerice kod brodarskog ugovora na putovanje bitni elementi transportnog zahtjeva su vrsta i količina tereta koji se prevozi, luke ukrcaja i iskrcaja, vrijeme stajnica i tehničke karakteristike broda kojim se prijevoz treba izvršiti.

Usluga prijevoza u slobodnoj plovidbi može se obavljati temeljem različitih vrsta ugovora o prijevozu: time charter, voyage charter i affreightment ugovor (engl. contract of affreightment, dalje: COA). COA je ugovor kojim se prijevoznik obvezuje prevesti više serija određene vrste tereta po cijeni određenoj prema jedinici tereta ili količini. Ugovor u pravilu ne sadržava točnu specifikaciju broda kojim će se teret prevoziti, već je njime određena samo obveza prijevoznika da osigura potreban brodski prostor za prijevoz ugovorene količine tereta prema ugovorenim destinacijama.

Dodatni faktori koji mogu utjecati na stajališta strane ponude ili potražnje o zamjenjivosti jesu: pouzdanost pružatelja usluge, sigurnost, sigurnosna zaštita brodova i zahtjevi predviđeni propisima (primjerice korištenje tankera s dvostrukom oplatom u vodama EU). Kada je riječ o određivanju mjerodavnog zemljopisnog tržišta u slobodnoj plovidbi, zahtjev za pružanje usluga prijevoza morem najčešće sadržava zemljopisne oznake o luci ukrcaja i iskrcaja čime se daju prve naznake potrebne za definiranje mjerodavnog zemljopisnog tržišta na strani potražnje.

### 5.2.3. Horizontalni sporazumi u pomorskom prometu

Nacrtom smjernica uređene su tri vrste sporazuma prijevoznih poduzetnika koji su od osobite važnosti za pružanje usluga pomorskog prijevoza, a koji zbog suradnje izravnih i

potencijalnih konkurenata do koje dolazi temeljem tih sporazuma mogu imati negativan utjecaj na tržišnu utakmicu: tehnički sporazumi, sporazumi o razmjeni podataka među konkurentima u linijskoj plovidbi i *poolovi* u slobodnoj plovidbi.

#### *5.2.3.1. Tehnički sporazumi*

Na određene vrste tehničkih sporazuma ne primjenjuje se zabrana iz čl. 101 UFEU jer se njima ne ograničava tržišna utakmica. To su, primjerice, horizontalni sporazumi kojima je jedini cilj i učinak postizanje tehničkih unapređenja ili ostvarivanje tehničke suradnje (primjerice sporazumi koji se odnose na uvođenje standarda u zaštiti okoliša). Sporazumi koji se odnose na cijene, kapacitet i ostale parametre tržišne utakmice u pravilu se ne smatraju tehničkim sporazumima.

#### *5.2.3.2. Sporazumi o razmjeni podataka među konkurentima u linijskoj plovidbi*

U Smjernicama o primjeni čl. 101 UFEU ističe se da se ti sporazumi moraju ocjenjivati u svakom pojedinom slučaju, jer njihov učinak na tržišno natjecanje ovisi o velikom broju čimbenika i njihovom međusobnom odnosu. Komisija je pri izradi tih smjernica vodila računa o praksi Komisije i europskih sudova u svezi s učincima sustava razmjene podataka među poduzetnicima na tržišno natjecanje.

Dva ključna elementa koja treba promatrati pri ocjenjivanju učinaka razmjene podataka su struktura tržišta na kojem se podaci razmjenjuju i karakteristike same razmjene podataka. U svezi sa strukturom tržišta, stupanj koncentriranosti tržišta i struktura ponude i potražnje glavna su obilježja o kojima ovisi primjenjuje li se na konkretni sustav razmjene podataka čl. 101 UFEU. Utvrđivanje stupnja koncentriranosti tržišta osobito je važno jer su na visokokonzentriranim oligopolističkim tržištima ograničavajući učinci razmjene podataka mnogo veći nego na manje koncentriranim tržištima. Važan čimbenik je i struktura ponude i potražnje, tj. broj konkurenata, simetrija i stabilnost njihovih tržišnih udjela te postojanje bilo koje vrste strukturalnih i operativnih veza među njima. Primjerice, članstvo konkurenata u konzorcijima u kojima je linijskim prijevoznicima dopušteno razmjenjivanje podataka radi zajedničkog pružanja usluga linijskog prijevoza morem.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> <http://ec.europa.eu/competition/antitrust/others/maritime/esc.pdf> (21.2.2014.)

Nadalje, podaci mogu biti pojedinačni (individualni) ili skupni. Individualni podaci odnose se na poslovanje određenog ili odredivog poduzetnika, dok su skupni podaci kombinacija podataka o poslovanju dovoljnog broja neovisnih poduzetnika, tako da otkrivanje podataka koji se odnose na poslovanje pojedinog poduzetnika nije moguće. Veća je vjerojatnost da će se razmjenom individualnih podataka prekršiti čl. 101/1 UFEU nego razmjenom skupnih podataka na koje se čl. 101/1 UFEU u pravilu ne primjenjuje.

Podaci mogu biti prošli (povijesni), sadašnji ili budući. Smatra se da se na razmjenu prošlih podataka u pravilu ne primjenjuje čl. 101/1 UFEU jer ona ne može imati veći utjecaj na buduće ponašanje poduzetnika. U predmetima koje je rješavala, Komisija je zauzela stajalište da su podaci stariji od godine dana prošli, dok je podatke stare manje od godine dana smatrala recentnima. U Smjernicama se navodi da pri donošenju ocjene o tome smatraju li se određeni podaci recentnima ili prošlima treba postupati fleksibilno vodeći računa u prvom redu o tome u kojem vremenu podaci postaju zastarjeli na mjerodavnom tržištu. Tako će se skupni podaci prije smatrati prošlima nego individualni. Ovdje je bitno napomenuti kako ELAA u komentaru Nacrta smjernica navodi da podaci u linijskom prijevozu relativno brzo zastarijevaju zbog prirode te vrste usluga koje se konzumiraju čim su proizvedene (odnosno čim brod isplovi), zbog čega se često govori o “propadljivosti kapaciteta” u linijskom prijevozu. ELAA smatra da bi se, sukladno tomu, podaci o kapacitetu i količini prvezenog tereta mogli razmjenjivati u nekompiliranom obliku već nakon šest mjeseci jer tada više nisu trgovinski osjetljivi. Štoviše, ELAA smatra da bi se podaci koje nije moguće individualizirati mogli razmjenjivati već nakon četiri mjeseca.<sup>71</sup>

Usto, u Smjernicama je istaknuto i sljedeće: što se podaci učestalije razmjenjuju, to će konkurenti moći brže reagirati na promjene, što omogućuje kažnjavanje konkurenata koji se ne pridržavaju tajnih dogovora i smanjuje se inicijativa za kompetitivnim aktivnostima na tržištu.

### **5.3. Linijski konzorciji**

Konzorcij pomorskih prijevoznika je sporazum ili više uzajamno povezanih sporazuma između dvaju ili više prijevoznika koji pružaju usluge međunarodnog linijskog prijevoza

---

<sup>71</sup> <http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/othermaritime/elaa.pdf> (25.2.2014.).

morem, isključivo za prijevoz tereta, koji se odnosi na jednu ili više trgovina (linija), a kojeg je cilj ostvarenje suradnje kroz zajedničko obavljanje prijevozne usluge te koji unapređuje uslugu, koja bi, da nema konzorcija, bila pružena individualno od svakog člana, radi racionalizacije poslovanja sklapanjem tehničkih, operativnih i/ili trgovačkih ugovora.<sup>72</sup> Dakle, suradnja prijevoznika unutar konzorcija isključivo je operativne prirode te se najčešće odnosi na dijeljenje prostora (kapaciteta) na brodovima svakoga od njih, a članovi konzorcija naplaćuju i oglašavaju svoje usluge pojedinačno. Kako je kapacitet ključni parametar tržišnog natjecanja koji izravno utječe na cijene prijevoznih usluga na određenom tržištu, smatra se da konzorciji u pravilu ograničavaju tržišno natjecanje.

Konzorcijski sporazumi značajno se razlikuju, od onih koji su visoko integrirani i koji zahtijevaju visoki stupanj ulaganja primjerice zbog kupnje ili uzimanja u zakup plovila od strane njegovih članova upravo u svrhu osnivanja konzorcija i osnivanja zajedničkih centara za obavljanje djelatnosti, do sporazuma o slobodnoj razmjeni slotova na plovilima. Konzorcijski sporazum sastoji se od jednog ili skupine pojedinačnih ali međusobno povezanih sporazuma između brodara u linijskom pomorskom prometu temeljem kojih sudionici sporazuma pružaju zajedničku usluge. Pravni oblik sporazuma manje je važan od suštinske gospodarske činjenice da sudionici sporazuma zajednički pružaju uslugu.<sup>73</sup>

Konzorciji općenito doprinose poboljšanju produktivnosti i kvaliteti pružanja usluga linijskog pomorskog prijevoza racionalizacijom aktivnosti kompanija članova tih udruženja i ekonomijom obujma pri upravljanju plovilima i korištenju lučkih kapaciteta. Jednako tako doprinose promicanju tehničkog i gospodarskog napretka omogućujući i potičući veću iskoristivost kontejnera i ekonomičniju uporabu kapaciteta plovila.<sup>74</sup>

#### **5.4. Zloupotreba vladajućeg položaja pomorskih prijevoznika**

Zloupotreba vladajućeg položaja uređena je čl. 102 UFEU kojim se zabranjuje zloupotrebno postupanje poduzetnika koji imaju vladajući položaj na tržištu.<sup>75</sup> Dakle, da bi se moglo govoriti o zloupotrebi vladajućeg položaja u smislu čl. 102 UFEU, što za sobom povlači

<sup>72</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str. 291.

<sup>73</sup> UREDBA KOMISIJE (EZ-a) br. 906/2009, od 28. rujna 2009. o primjeni članka 81. stavka 3. Ugovora na određene kategorije sporazuma, odluke i usklađeno djelovanje između brodara u linijskom pomorskom prometu (konzorcije), str.2.

<sup>74</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, op.cit.str. 359.

<sup>75</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str. 298.

poduzimanje mjera nadležnih tijela radi kažnjavanja takve prakse, potrebno je utvrditi da određeni poduzetnik ima vladajući položaj na određenom tržištu i dokazati da to zlopotrebljava. Čl. 102 UFEU glasi: “Svaka zloraba vladajućeg položaja jednog ili više poduzetnika na zajedničkom tržištu ili njegovu znatnom dijelu zabranjena je kao nespojiva sa zajedničkim tržištem, ukoliko bi mogla utjecati na trgovinu među državama članicama. Takva zloraba može se osobito sastojati u:<sup>76</sup>

- izravnom ili neizravnom nametanju kupovnih ili prodajnih cijena
- ograničavanju proizvodnje, tržišta ili tehnološkog razvoja na štetu potrošača
- primjeni nejednakih uvjeta na istovrsne poslove s različitim trgovačkim partnerima, čime ih se stavlja u nepovoljan položaj u odnosu prema konkurenciji
- uvjetovanje sklapanja ugovora pristankom drugih ugovornih stranaka na dodatne obveze koje, po svojoj prirodi ili prema trgovačkim običajima, nisu ni u kakvoj vezi s predmetom takvog ugovora.”

Vladajući položaj na tržištu je gospodarska snaga koja poduzetniku omogućuje da spriječi održavanje učinkovitog tržišnog natjecanja na mjerodavnom tržištu i koja mu daje snagu da se ponaša u znatnoj mjeri neovisno o svojim konkurentima, kupcima i potrošačima.<sup>77</sup> Jedna od okolnosti koja ukazuje na vladajući položaj je veličina tržišnog udjela na mjerodavnom tržištu na kojem on prodaje svoju robu ili usluge. Tržište pomorskog prometa je, u smislu porizvodne dimenzije, tržište usluga. Ovisno o konkretnom slučaju, mjerodavno tržište moći će se definirati na različite načine, pa tako određena linija ili luka mogu predstavljati mjerodavno tržište.

Za pomorski promet karakteristični su sljedeći, specifični oblici zloraba vladajućeg položaja:

- upotreba borbenih brodova
- naplata predatorskih cijena.

Upotreba borbenih brodova kao protumjere znači slanje broda u određenu luku kako bi stigao u isto ili približno vrijeme kada i konkurentski brod. Cilj je uvjeravanje krcatelja različitim poticajima da svoj teret otpreme borbenim brodom radije nego konkurentskim brodom. Prema UNCTAD-ovu Kodeksu (čl. 18), zabranjena je “upotreba borbenih brodova u trgovinskoj razmjeni konferencije u svrhu isključenja, sprječavanja ili smanjenja konkurencije

---

<sup>76</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, op.cit.str.249.

<sup>77</sup> ibd

izbacivanjem brodarske linije koja nije članica konferencije iz navedene trgovinske razmjene.” Predatorske cijene temelje se na pretpostavci da poduzetnik koji sustavno određuje cijene ispod razine koja osigurava povrat troškova kratkoročnim žrtvovanjem dobiti monopolizira određeno tržište uklanjanjem s tržišta konkurenata koji nemaju dostatna financijska sredstva da “prežive” rat cijena.

## **5.5. Koncentracije pomorskih prijevoznika**

Do nastanka koncentracije poduzetnika može doći spajanjem ili pripajanjem dvaju ili više poduzetnika i stjecanjem kontrole jednog poduzetnika nad drugim, što se najčešće poduzima s ciljem poboljšanja efikasnosti poslovanja poduzetnika.<sup>78</sup> Koncentracije se javljaju i na području pomorskog prometa. Proces koncentracije tržišta na području pomorskog prometa započeo je još 60-ih godina 20. stoljeća, početkom kontejnerizacije. Međutim, ranih 90-ih godina 20. stoljeća taj je proces još više intenziviran, a kao razlozi tome najčešće se spominju rast trgovine i globalizacija. Oni se pak dovode u vezu s tehnološkim napretkom, zbog kojeg se koriste sve veći kontejnerski brodovi a linijski prijevoznici surađuju u okviru tzv. globalnih saveza. Nadalje, dolazi i do velikog broja preuzimanja manjih linijskih prijevoznika od većih te do niza spajanja brodarskih društava. Dakle, proces koncentracije na području pomorskog prometa osim spajanja i pripajanja obilježila je i suradnja prijevoznika u okviru globalnih saveza.

Vijeće je po tom pitanju donijelo i iznimno važnu Uredbu broj 139/2004 o kontroli koncentracija među poduzetnicima, kojom se zabranjuju one koncentracije koje imaju za posljedicu stvaranje ili održavanje vladajućeg položaja na tržištu. Koristeći zakonodavnu nadležnost utvrđenu uredbama Vijeća Europska komisija je donijela niz uredbi koje uređuju uvjete prema kojima se smatra da određene vrste sporazuma ne ograničavaju tržišno natjecanje.<sup>79</sup>

Savezi pomorskih prijevoznika oblici su suradnje između skupine prijevoznika na određenim važnim trgovinskim pravcima koji se mogu smatrati globalnim. To ih obilježje razlikuje od konzorcija koje karakterizira operativna suradnja prijevoznika na određenoj liniji ili više njih, ali ne i na globalnoj razini. Ti sporazumi pokrivaju širok spektar oblika operativne suradnje,

---

<sup>78</sup> Radionov, N., et.al., ibd, str. 302.

<sup>79</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, op.cit.str.247.



kao što je iznajmljivanje broskog prostora, iznajmljivanje slotova i sporazume o plovidbenom redu, a cilj im je povezivanje usluga svih sudionika u jedinstvenu cjelinu. Savezi ne uključuju zajedničko određivanje cijena prijevoznih usluga njihovih članova, zbog čega su se tijekom konzultacija Komisije s predstavnicima pomorske industrije često spominjale kao moguća zamjena linijskim konferencijama jer predstavljaju manju prijetnju tržišnom natjecanju. Iako savezi i koncentracije mogu jednako djelovati na tržište u pogledu pružanja prijevoznih usluga, oni se ne smiju poistovjetiti.

Koncentracije u pravu EU uređene su Uredbom 139/2004. Uredba ima opću primjenu te se primjenjuje na sve grane industrije, uključujući pomorski promet. Prema Uredbi 139/2004, koncentracija postoji kad je dugotrajna promjena u kontroli poduzetnika rezultat:<sup>80</sup>

- spajanja dvaju ili više prije neovisnih poduzetnika ili djelova poduzetnika, ili
- stjecanja izravne ili neizravne kontrole cijelog ili dijela jednog ili više poduzetnika od jedne osobe ili više njih koje već kontroliraju najmanje jednog poduzetnika, ili od jednog ili više poduzetnika (čl. 3/1),
- nastanka zajedničkog pothvata dvaju ili više neovisnih poduzetnika koji na trajnijoj osnovi ostvaruje sve funkcije neovisnog gospodarskog subjekta (čl. 3/4).

## **5.6. Provedba pravila tržišnog natjecanja u pomorskom prometu**

Prije nego su doneseni posebni propisi koji su uredili primjenu općih pravila tržišnog natjecanja iz Ugovora u pojedinim područjima, pa tako i u području pomorskog prometa, primjena tih pravila temeljila se na odredbama čl. 88 i 89 UEEZ (čl. 104 i 105 UFEU). Njima je propisano da će prije stupanja na snagu propisa iz čl. 87 UEEZ (čl. 103 UFEU) odlučivanje o dopuštenosti sporazuma i zlouporabi vladajućeg položaja poduzetnika biti u nadležnosti država članica, koje će o tome odlučivati uz primjenu nacionalnog prava i odredbi čl. 85 i 86 UEEZ (čl. 101 i 102 UFEU), ali da će neovisno o njihovoj ovlasti iz čl. 88 UEEZ (čl. 104 UFEU) Komisija istraživati slučajeve eventualnog kršenja načela iz čl. 85 i 86 UEEZ i u slučaju njihova postojanja predlagati odgovarajuće mjere radi prestanka povrede.

Donošenjem posebnih propisa, kojima su uređena pitanja ovlasti Komisije i drugih nadležnih tijela država članica u provedbi propisa tržišnog natjecanja, odredbe čl. 104 i 105 UFEU

---

<sup>80</sup> Radionov, N., et.al., ibd, str.303.

izgubile su važnost. Međutim, za pojedina područja koja nisu bila pokrivena nekim od posebnih propisa i dalje je vrijedila primjena tih odredbi Osnivačkog ugovora.

5.6.1. Uredba Vijeća (EZ-a) br. 1/2003 o provedbi pravila o tržišnom natjecanju utvrđenim člancima 81. i 82. Ugovora o osnivanju Europske zajednice

U svakom postupku na nacionalnoj razini države članice ili onom na razini Zajednice koji se odnosi na primjenu članka 81. i članka 82. Ugovora, teret dokaza za povredu članka 81. stavka 1. ili članka 82. Ugovora je na stranci ili tijelu koje prijavljuje povredu. Poduzetnik ili udruženje poduzetnika koji temeljem članka 81. stavka 3. Ugovora žele ostvariti pravo na izuzeće, sami snose teret dokaza o ispunjavaju uvjeta iz predmetnog stavka.<sup>81</sup> Važna novina koju donosi Uredba 1/2003, a koja se odnosi na pomorski promet, zasigurno je stavljanje izvan snage provedbenih pravila Uredbe 4056/86 i početak primjene općih provedbenih pravila prava tržišnog natjecanja Uredbe 1/2003 i na pomorski promet. Time je pomorski promet izjednačen s drugim industrijama u pogledu primjene provedbenih pravila prava tržišnog natjecanja. Međutim, iako se Uredba 1/2003 na ostale sektore počela primjenjivati 1.1. 2004., u pomorskom sektoru ona se sve do 18. 10. 2006. primjenjivala samo na linijski prijevoz morem, dok su slobodna plovidba i pomorska kabotaža ostale izvan dosega primjene općih provedbenih pravila prava tržišnog natjecanja propisanih Uredbom.

Kao razlog neprimjenjivanja općih provedbenih pravila tržišnog natjecanja na kabotažu najčešće se navodila činjenica da te usluge samo u iznimnim slučajevima mogu imati važan utjecaj na trgovinu između država članica EU, što je jedan od uvjeta za primjenu prava tržišnog natjecanja na određenu gospodarsku djelatnost. Ipak, postoje primjeri pružanja usluga pomorske kabotaže koje mogu imati utjecaj na trgovinsku razmjenu između država članica EU. To su prije svega usluge pomorskog prijevoza na koje otpada značajan udio prijevoznih usluga određene države članice EU, kao što su usluge prijevoza morem prema velikim otocima (npr. Korzika i Sicilija) ili kabotažni feeder prijevoz radi prekrcaja robe na brod kojeg je odredište druga država članica EU.

Često se ističe da je tržište prijevoznih usluga u slobodnoj plovidbi vrlo blisko modelu tzv. savršenog tržišnog natjecanja, jer se velika većina te vrste prijevoznih usluga obavlja

---

<sup>81</sup> Uredba Vijeća (EZ-a) br. 1/2003 o provedbi pravila o tržišnom natjecanju utvrđenim člancima 81. i 82. Ugovora o osnivanju Europske zajednice, str. 9.

sukladno propisima prava tržišnog natjecanja. Savršeno tržišno natjecanje postoji kada ni jedan proizvođač ne može utjecati na određivanje tržišne cijene odnosno kada velik broj proizvođača proizvodi identičan proizvod, a svaki od njih ima mali udio na tržištu.. Da je doista riječ je o izrazito fragmentiranom tržištu pokazuje i studija iz 2004. godine kada je na svjetskom tržištu postojalo 4 795 brodarskih poduzetnika koji su imali u vlasništvu brodove pogodne za pružanje usluga slobodne plovidbe, od čega su samo četiri društva imala preko 300 brodova (što čini samo 2% tržišnog udjela), a pojedino brodarsko trgovačko društvo u vlasništvu imalo je u prosjeku pet brodova.

Europska komisija nije uvažila argumente zagovaratelja isključenja slobodne plovidbe od primjene provedbenih pravila prava tržišnog natjecanja. Tako je u Bijeloj knjizi o izmjeni Uredbe 4056/86 navedeno da to što tržište usluga pomorskog prijevoza u slobodnoj plovidbi u većini slučajeva funkcionira sukladno propisima prava tržišnog natjecanja nije opravdanje za onemogućivanje vlasti za tržišno natjecanje (Komisije, nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i nacionalnih sudova) da se koriste provedbenim ovlastima koje su im dane Uredbom 1/2003 ako do povrede tržišnog natjecanja ipak dođe.<sup>82</sup> Isto stajalište Europska komisija zauzela je i u svezi s pružanjem usluga pomorske kabotaže. Iako pružanje usluga pomorske kabotaže u većini slučajeva ne utječe na trgovinu između država članica EU, to ne opravdava isključenje te vrste usluga u cjelini od primjene provedbenih normi prava tržišnog natjecanja, pa je Uredbom 1419/2006 proširena primjena općih provedbenih pravila prava tržišnog natjecanja i na te dvije vrste usluga pomorskog prijevoza.

## **6. TRŽIŠNO NATJECANJE U LUČKOM SEKTORU**

Primarni izvor prava tržišnog natjecanja Europske zajednice čine propisi sadržani u UEZ, dok su propisi koje je donijelo Vijeće EZ temeljem članka 83. UEZ, odnosno Komisija temeljem ovlasti utvrđenih uredbama Vijeća sekundarni izvor prava.<sup>83</sup> Kad je riječ o tržišnom natjecanju u lučkom sektoru, treba razlikovati tržišno natjecanje između luka EU i tržišno natjecanje unutar njih (odnosno među pružateljima iste lučke usluge). Pri postizanju ravnopravne tržišne utakmice između luka u EU jedno od osnovnih pitanja koje se postavlja jest pitanje javnog financiranja tih luka. Kako bi stvorila preduvjete za ravnopravno tržišno natjecanje između luka EU, Komisija je u više navrata najavljivala donošenje smjernica o

---

<sup>82</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika, op.cit.str.357.

<sup>83</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, op.cit.str. 246.

državnim potporama u morskim lukama. Smjernice bi sadržavale upute u kojim će se slučajevima sredstva koja javni sektor dodjeljuje lukama smatrati državnom potporom koja mora biti prijavljena Komisiji radi dobivanja njezina odobrenja.

Prilikom izrade Priopćenja o europskoj lučkoj politici iz 2007. godine razmatrane su moguće opcije politike EU prema dodjeljivanju koncesija u lukama njezinih država članica. Utvrđeno je da bi se opcijom donošenja pravnih akata soft-law mogli postići jednaki učinci kao i sa zakonodavnom opcijom, uz istodobno izbjegavanje troškova obveznog provođenja javnog natjecaja na razini EU u svim situacijama.<sup>84</sup> Iskustva s prijedlozima direktive o pristupu tržištu lučkih usluga i mišljenja zainteresiranih stranaka iznesena tijekom konzultacija nakon povlačenja Prijedloga II te direktive pokazala su da postoji protivljenje zainteresiranih stranaka legislativnoj opciji uređenja dodjeljivanja koncesija u lukama EU. Zbog toga je donesena odluka o donošenju priopćenja kojim će Komisija iznijeti svoja stajališta o tome na koji način pravila o temeljnim tržišnim slobodama EU treba primjenjivati na lučki sektor. Priopćenjem će se upozoriti države članice da je dodjeljivanje koncesija na lučkom zemljištu bez omogućivanja tržišne utakmice među zainteresiranim poduzetnicima iz svih država članica EU protivno europskom pravu te da je u tim situacijama potrebno osigurati transparentnost i omogućiti tržišnu utakmicu među svim zainteresiranim poduzetnicima iz EU. Najbolji način da se to postigne jest provedbom međunarodnog javnog natjecaja za one ugovore o koncesijama koji mogu utjecati na funkcioniranje unutarnjeg europskog tržišta, dok za dodjeljivanje koncesija koje su manjeg gospodarskog značenja to nije potrebno jer za njih operatori iz drugih država članica EU neće ni biti zainteresirani.

U svezi s trajanjem koncesije u Priopćenju se ističe kako ono mora biti određeno tako da ne onemogućuje tržišno natjecanje iznad vremena koje je potrebno za amortizaciju investicija te razuman povrat uloženog kapitala, a da pritom rizike iskorištavanja objekata snosi koncesionar. Nakon proteka vremena na koje je koncesija dodijeljena obnavljanje ugovora o koncesiji smatra se istovjetnim odobravanju nove koncesije, pa se moraju primijeniti pravila o proceduri za dodjeljivanje koncesija. Lučki lobi okupljen u okviru *European Sea Ports Organisation* (dalje: ESPO) zalaže se za to da se lučkim upravama da mogućnost produljenja koncesije postojećem koncesionaru prema uvjetima predviđenim ugovorom o koncesiji koji je s njime sklopljen ako su ti uvjeti transparentni i proporcionalni.

---

<sup>84</sup> Radionov, N., et.al., op.cit str. 308.

Poseban pravni režim bio bi predviđen za obavljanje tehničko-nautičkih lučkih usluga. Kad bi njihovo izvršavanje bilo povjereno privatnom sektoru, na njih bi se primijenio čl. 106/2 UFEU, kojim je ograničena primjena pravila o tržišnom natjecanju na izvršavanje tih usluga u opsegu potrebnom za ostvarivanje javnog interesa. Prema europskom pravu i postojećoj sudskoj praksi, načelo slobode poslovnog nastana primjenjuje se i na tehničko-nautičke lučke usluge. Pravnim propisima ta se sloboda može ograničiti, ali samo u opsegu koji je potreban i proporcionalan mogućnosti obavljanja konkretne usluge.<sup>85</sup> U tim slučajevima mora se provesti transparentna procedura odabira operatora tako da se osigura publicitet na razini EU te nepristranost odabira operatora. Također, isključiva prava obavljanja javne usluge ne smiju se povjeriti na pretjerano duga razdoblja, već se pri određivanju njihove duljine mora voditi računa o omogućivanju razumnog povrata investiranog kapitala, dok operator preuzima rizik pružanja usluge.

### **6.1. Državne potpore u segmentu morskih luka**

Pravila o državnim potporama EU primjenjuju se u segmentu morskih luka jednako kao i u svim drugim segmentima gospodarstva. Međutim, dodjeljivanje državnih potpora morskim lukama ima i svoju političku dimenziju prvenstveno zbog toga što su luke u EU (izuzevši luke u Velikoj Britaniji) pretežito u vlasništvu države ili jedinica područne (regionalne) samouprave odnosno jedinica lokalne samouprave. One se stoga smatraju javnim sadržajima i time se opravdavaju visoki iznosi državnih potpora koji im se dodjeljuju. Sustavi registracije ili priznavanja lučkih radnika nisu protivni propisima tržišnog natjecanja EU u slučajevima kad su uvjeti za registraciju nediskriminirajući, u protivnom registracija lučkih radnika može dovesti do ograničavanja pristupa tržištu lučkih usluga.

U lučkom sektoru treba razlikovati investicije u lučku infrastrukturu (podgradnju), suprastrukturu (nadgradnju), pokretnu imovinu i obavljanje lučkih djelatnosti. Dok investicije u lučku suprastrukturu, pokretnu imovinu i obavljanje lučkih djelatnosti redovito predstavljaju državne potpore, investicije u lučku infrastrukturu neće se smatrati državnim potporama ako je riječ o tzv. javnoj, općoj ili osnovnoj infrastrukturi koja je dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima.<sup>86</sup> To su, primjerice, investicije za izgradnju i održavanje nasipa, lukobrana, prijevodnica i ostalih mjera za zaštitu od visokih voda, kao i navigacijskih kanala,

---

<sup>85</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, op.cit.str. 618.

<sup>86</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika, op.cit.str. 352.

plovidbenih oznaka, plutača, svjetionika ili cestaunutar luka te ostale infrastrukture koja je dostupna svim korisnicima luke. Za razliku od toga, investicije u infrastrukturu kojom se isključivo koristi određeni korisnik, kao što je izgradnja gata, polaganje cijevi i kabela radi priključenja određenog mjesta na terminalu na komunalnu mrežu, obavljanje poslova koji čine određeno mjesto na terminalu pogodnim za konstrukciju (poravnavanje tla, rušenje određenih zgrada ili objekata), smatrat će se državnim potporama ako su izvedeni imajući u vidu potrebe određenog korisnika luke jer se njima favorizira određeni korisnik luke.

Najznačajniji dokument o primjeni pravila o državnim potporama EU u lučkom sektoru, koji je zasad donesen, zasigurno je Priručnik o pravilima EZ o državnim potporama i financiranju izgradnje lučke infrastrukture (dalje: Priručnik o državnim potporama u morskim lukama) Komisije iz 2003. Godine, punog naziva *Vademecum on Community rules on state aid and financing of the construction of seaport infrastructures*, v. *European Seaports Law, The Regime of Ports and Port Services under European Law and the Ports Package*, Editor Van Hooydonk, E., Antwerpen-Apeldoorn, 2003.<sup>87</sup> Njegov primarni cilj bilo je informiranje Europskog parlamenta i Vijeća EU o pitanjima dodjeljivanja državnih potpora za izgradnju lučke infrastrukture u EU kako bi ta tijela mogla ravnopravno sudjelovati u raspravi za donošenje direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti. Taj je dokument važan izvor informacija o uređenju državnih potpora u lučkom sektoru u EU koje su samo fragmentarno sadržane u drugim dokumentima Komisije. Kako je riječ o tzv. *staff working* dokumentu, on nije pravno obvezujući za države članice EU, no kako ga je izdalo tijelo koje obavlja kontrolu nad državnim potporama koje te države dodjeljuju, on zasigurno ima velike neizravne učinke na ponašanje država članica kad je riječ o dodjeljivanju državnih potpora u lučkom sektoru.

#### 6.1.1. Priručnik o državnim potporama u morskim lukama

U Priručniku o državnim potporama u morskim lukama navodi se da kad je riječ o državnim potporama u morskim lukama, treba razlikovati investicije javnog sektora u lučku infrastrukturu (podgradnju), suprastrukturu (nadgradnju), pokretnu lučku imovinu i javno financiranje obavljanja lučkih djelatnosti, a svako od tih područja razmatra se posebno.

---

<sup>87</sup> Radionov, N., et.al., op.cit str. 310.

### *6.1.1.1. Državne potpore namijenjene za izgradnju lučke infrastrukture, suprastrukture i pokretne lučke imovine*

U lučkoj industriji tradicionalno se razlikuje infrastruktura za pristup luci i njezinu obranu te lučka infrastruktura. Infrastrukturu za pristup luci i njezinu obranu čini sve ono što omogućuje morski i kopneni pristup luci. To su u prvom redu objekti koje omogućuju obranu luke od visokih voda i morski pristup luci: nasipi, lukobrani, prijevodnice (ustave) i ostale mjere koje se poduzimaju radi zaštite od visokih voda (uključujući jaruzanje i lomljenje leda), plovidbeni kanali, plovidbene oznake, plutače, svjetionici, plutajuće pontonske rampe na područjima s velikim amplitudama plime i oseke. Svi ti objekti omogućuju siguran pristup luci s morske strane.<sup>88</sup> U tu kategoriju spadaju i kopnene veze luke s ostalim prometnim mrežama, kao što su veze s nacionalnim prometnim mrežama ili Transeuropskom prometnom mrežom. Konačno, infrastruktura za pristup luci i njezinu obranu obuhvaća i infrastrukturu potrebnu za priključenje lučkog područja na komunalnu mrežu (primjerice infrastrukturu za sustav opskrbe luke strujom i vodom). Lučku infrastrukturu čine građevine unutar lučkog područja koje omogućuju pružanje usluga brodovima i teretu. To su: vezovi, kanali, gatovi, kopnena prometna postrojenja unutar lučkog područja (npr. lučka, željeznička i cestovna mreža) te lučki informacijski sustavi. Prema drugoj kategorizaciji lučke infrastrukture razlikuju se opća, javna ili osnovna infrastruktura i infrastruktura kojom se koristi isključivo određeni korisnik luke ili više njih.

Kategorizacija je izvršena prema kriteriju selektivnosti koji je vrlo važan pri dodjeli državnih potpora u lučkom sektoru jer se temeljem tog kriterija utvrđuje predstavlja li određena mjera državnu potporu u smislu čl. 107 UFEU ili ne.<sup>89</sup> Lučku suprastrukturu čine zgrade (skladišta, radionice, poslovne zgrade), nepomična i polupomična oprema potrebna za pružanje lučkih usluga (npr. dizalice) te informacijski i automatizacijski sustavi namijenjeni za obavljanje djelatnosti na terminalima. Naime, dok investicije javnog sektora u lučku suprastrukturu, pokretnu lučku imovinu i obavljanje lučkih djelatnosti u najvećem broju slučajeva čine državne potpore zbog njihove selektivnosti, investicije javnog sektora u lučku infrastrukturu neće se smatrati državnim potporama ako je riječ o općoj (javnoj) infrastrukturi koja je dostupna svim korisnicima luke pod jednakim uvjetima i izgradnja koje je u korist čitave društvene zajednice. To su, primjerice, investicije javnog sektora u izgradnju i održavanje

---

<sup>88</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, op.cit.str.626.

<sup>89</sup> Ibid.

nasipa, lukobrana, prijevodnica i ostalih mjera za zaštitu od visokih voda, plovidbenih kanala, oznaka, plutača, svjetionika, pontonskih rampa te vezova, kopnenih prometnih postrojenja unutar luke i ostale infrastrukture koja je dostupna svim korisnicima luke (u pravilu je to prethodno spomenuta infrastruktura za pristup luci i njezinu obranu i lučka infrastruktura).

Investicije javnog sektora u infrastrukturu kojom se koristi isključivo određeni korisnik luke ili više njih (engl. *user-specific infrastructure*), kao što je izgradnja gata, polaganje cijevi i kabela radi priključenja određenog mjesta na terminalu na komunalnu mrežu, obavljanje poslova koji čine određeno mjesto na terminalu pogodnim za konstrukciju (poravnavanje tla, rušenje zgrada ili drugih objekata), u pravilu će se smatrati državnim potporama jer se tim mjerama financira izvođenje radova imajući u vidu potrebe određenog korisnika luke ili operatora (odnosno više njih) favorizirajući određenog poduzetnika ili više njih. Dakle, Komisija će presumirati postojanje državnih potpora u svim mjerama kojih je svrha financiranje infrastrukture kojom se koristi isključivo određeni korisnik luke ili operator odnosno više njih, ali ne i svi lučki operatori.

Stajalište je Komisije da načelo investitora u tržišnom gospodarstvu u lučkom sektoru treba primijeniti u onim slučajevima kad upravljačko tijelo luke obavlja gospodarske djelatnosti komercijalne prirode. Primjena tog načela omogućit će da se u svakom pojedinom slučaju utvrdi:<sup>90</sup>

- jesu li, u smislu načela investitora u tržišnom gospodarstvu, upravljačkom tijelu u luci dodijeljena sredstva koja se mogu smatrati državnim potporom
- odgovara li ponašanje upravljačkog tijela u luci ponašanju privatnog investitora u tržišnom gospodarstvu, kad je riječ o potporama koje upravljačko tijelo u luci dodjeljuje trećima - tu se misli na pružatelje ili/i korisnike lučkih usluga. Specifičnost je lučkog sektora da državne potpore mogu biti dodijeljene na dvjema razinama. Prva razina je dodjeljivanje sredstava od javnog sektora upravljačkom tijelu u luci ili od upravljačkog tijela luke pružateljima i/ili korisnicima lučkih usluga.

#### *6.1.1.2. Državne potpore za obavljanje lučkih djelatnosti*

S obzirom na postojanje različitih modela vlasništva i upravljanja lukama EU, pojedinom

---

<sup>90</sup> Bulum, B., Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, op.cit.str.627.



lukom mogu upravljati javna tijela ili privatni poduzetnici. Neovisno o karakteru tijela koje upravlja lukom, upravljačka tijela u lukama EU najčešće istodobno obavljaju dvije skupine djelatnosti.

U prvu skupinu spadaju djelatnosti potrebne za izvršavanje funkcija koje ta tijela imaju kao javna tijela (lučke uprave). To su: administrativne i nadzorne djelatnosti vezane uz upravljanje lučkom infrastrukturom, koordinacija i kontrola djelatnosti lučkih operatora u određenoj luci te ustrojavanje lučke inspekcije i carine. Na te se djelatnosti ne primjenjuju pravila o tržišnom natjecanju EU.

Drugu skupinu čine djelatnosti gospodarske prirode koje se sastoje u nuđenju robe ili usluga na tržištu (primjerice: davanje u zakup zemljišta, pružanje usluga na kontejnerskom terminalu i sl.). U tom smislu upravljačko tijelo u luci može samo pružati usluge komercijalne prirode izravno korisnicima luke ili može nadzirati pružanje tih usluga, a da ih samo ne pruža, tako da osigurava preduvjete za njihovo obavljanje (osigurava pristup lučkoj infrastrukturi i suprastrukturi) te propisuje proceduru i uvjete pod kojima će lučki poduzetnici pružati te usluge, za što u pravilu dobiva novčanu naknadu. Te djelatnosti nadilaze funkcije koje upravljačko tijelo u luci ima kao javno tijelo i komercijalne su prirode. Na njih se primjenjuju pravila o tržišnom natjecanju iz UFEU, neovisno o činjenici što upravljačko tijelo luke ujedno vrši i funkcije javnog tijela (lučke uprave).

U nekim slučajevima upravljačkom tijelu u luci može biti povjereno izvršavanje usluga od općeg gospodarskog interesa radi zadovoljenja potreba svih korisnika luke ili/i zajednice kao cjeline. Te se djelatnosti smatraju gospodarskim djelatnostima, iako uključuju i obvezu izvršavanja javne usluge. Štoviše, države članice imaju pravo proglasiti određene djelatnosti javnim uslugama i pružati ih same (pomoću svojih tijela) ili mogu povjeriti pružanje tih usluga privatnom sektoru.

## 7. SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE I ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA OD ONEČIŠĆENJA

Značenje pojma pomorska nezgoda tradicionalno je vezano za štetne posljedice koje pretrpi brod, teret ili druga imovina uključena u pomorski pothvat zbog nekog izvanrednog događaja. Kao pomorska nezgoda, međutim, danas se označava i događaj koji za posljedicu ima onečišćenje morskog okoliša, tj. stvari izvan pomorskog pothvata (brod, teret, osobe).<sup>91</sup> Ishodišta onečišćenja mora su različita, ali kao glavno ishodište onečišćenja podmorja svakako se ističu brodovi. Nafta služi za pogon brodova i svakim se danom samim prečišćavanjem tankova ispušta velika količina mazutne mase. Tereti nafte i naftnih derivata izljevaju se u more nakon nesreća tankera.<sup>92</sup> Problematika onečišćenja morskog okoliša je biološka, medicinska, kemijsko-tehnološka, tehnička, ekonomska, pravna. Upravo bi pravna regulativa morala imati značajan učinak u borbi protiv onečišćenja morskog okoliša. Kako su nepoštovanje sigurnosnih standarda vezanih uz tehničke karakteristike brodova i njihovu starost te propisa o obučenosti pomoraca odlučujući čimbenici u većini pomorskih nezgoda, a pomorske nezgode čest su uzrok zagađenja morskog okoliša, može se reći da je u pomorskoj politici EU prisutna sinergija između zahtjeva za sigurnošću pomorske plovidbe i zaštite morskog okoliša.<sup>93</sup> Postoje mnogobrojni propisi o zaštiti morskog okoliša; Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja (zagađivanja) mora uljem, Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nesreće koja uzrokuje ili bi mogla prouzročiti onečišćenje uljem, Protokol o intervenciji na otvorenom moru u slučaju onečišćenja i drugim tvarima koje nisu ulje, Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (MARPOL).<sup>94</sup> Također, obilježje je europske pomorske politike da su se mjere koje se odnose na unapređenje pomorske sigurnosti donosile uvijek nakon velikih pomorskih nezgoda, kao odgovor na te nezgode, odnosno kako bi se spriječilo njihovo ponavljanje.

### 7.1. Onečišćenje morskog okoliša u periodu 1978.- 1982.

Tanker liberijske zastave *Amoco Cadiz* nasukao se 1978. godine na obalu Bretanje. Izlilo se 230 tisuća tona nafte, čime je prouzročena velika ekološka šteta. Taj događaj senzibilizirao je

---

<sup>91</sup> Pavić, D., Pomorsko pravo – pomorske nezgode, pomorsko osiguranje, Visoka pomorska škola, Split, 2000., str.16.

<sup>92</sup> Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003., str. 40.

<sup>93</sup> Grabovac, I., Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama, Književni krug, Split, 2010., str.16.

<sup>94</sup> Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, op.cit.str.42.

europsku javnost te je došlo do velikog pritiska na nadležna tijela EU da poduzmu odgovarajuće mjere kako bi se spriječile slične ekološke katastrofe.<sup>95</sup> Unatoč tomu, Vijeće je odbilo Komisijin prijedlog za donošenje pravila EU o inspekcijskom nadzoru stranih brodova u lukama EU, tj. kontroli države luke. Iako su države članice bile suglasne u tome da treba uspostaviti strožu kontrolu stranih brodova u lukama EU kako bi se smanjio rizik zagađenja morskog okoliša od loše održavanih brodova stranih zastava, one nisu željele djelovati na razini EU, nego su prednost dale međunarodnoj suradnji te su 1982. godine, zajedno s još nekim državama koje nisu članice EU, potpisale Pariški memorandum kojim je postavljen cilj inspekcijskog nadzora 25% brodova koji uplove u luke država potpisnica Memoranduma, uz mogućnost zadržavanja brodova *koji* ne udovoljavaju međunarodnim standardima sigurnosti.

Razlog zbog kojeg su države članice EU odnosno njihovi predstavnici u okviru Vijeća ministara mogli ignorirati Komisijine prijedloge za donošenje mjera vezanih uz unapređenje pomorske sigurnosti bio je taj što sve do 1993. godine Ugovor nije sadržavao ni jednu odredbu vezanu uz sigurnost prometa. Unošenjem u Osnivački ugovor odredbe o mjerama za poboljšanje sigurnosti prometa, čl. 71 UEZ (čl. 91 UFEU), stvoren je pravni temelj za djelovanje EU na području sigurnosti pomorskog prometa. Također, čl. 174 UEZ (čl. 191 UFEU) propisuje da zahtjevi za zaštitom okoliša moraju biti integrirani u definiciju i provedbu svih ostalih politika EU.

## **7.2. Zajednička europska politika o sigurnosti na moru**

Nasukavanje broda *Aegan Sea* na sjeverozapadnu španjolsku obalu u prosincu 1992. godine te samo mjesec dana poslije i broda *Braer* potaknulo je daljnje postrožavanje sigurnosnih kontrola brodova stranih zastava koji sudjeluju u trgovinskoj razmjeni s EU u europskim morskim lukama. Potaknuta tim događajima Europska komisija intenzivirala je pripremanje zajedničke europske politike o sigurnim morima (*A Common Policy on Safe Sea*). Razmatrajući pitanja sigurnosti pomorske plovidbe u okviru pripremanja europske politike o sigurnim morima, Komisija je došla do zaključka da temeljni problem, kad je riječ o zaštiti sigurnosti plovidbe, nije u nedostatku odgovarajućih međunarodnih pravila, nego u njihovoj primjeni te da bi EU mogla dati svoj doprinos osiguravajući učinkovitiju primjenu međunarodnih pravila u svojim državama članicama. Bilo je to prvi put da su se države

---

<sup>95</sup> Radionov, N., et.al., op.cit str. 313.

članice EU suglasile da pravo EU može biti učinkovitije od međunarodne suradnje kad je riječ o unapređenju pomorske sigurnosti. U okviru europske politike o sigurnim morima utvrđena su načela djelovanja EU na području zaštite sigurnosti pomorskog prometa i morskog okoliša te je već krajem 1994. godine i sredinom 1995. godine doneseno europsko zakonodavstvo na tom području.<sup>96</sup>

- Direktiva 94/57 koja propisuje pravila za djelovanje klasifikacijskih društava
- Direktiva 95/21 o nadzoru brodova od strane države luke
- Uredba 2978/94 kojom se potiče korištenje tankera s dvostrukom oplatom
- Direktiva 94/58 utemeljena na STCW konvenciji o standardima za priznavanje svjedodžbi o obučeniosti pomoraca.

Kada se govori o pomorskom prometu, posebno se u segmentu sigurnosti na moru i zaštite ljudskih života, nužno je pozvati se na postojanje i djelovanje Međunarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization – IMO), jedne od specijaliziranih ustanova UN-a po pitanju pomorstva.<sup>97</sup> IMO je specijalizirana agencija međunarodne zajednice sa sjedištem u Londonu čija je funkcija poboljšanje sigurnosti međunarodne plovidbe i sprječavanje onečišćenja s brodova. Usto, bavi se pravnim pitanjima, prvenstveno odgovornošću i naknadom štete.

### **7.3. Sigurnosni standardi za putničke brodove**

Potonuće trajekta *Herald of Free Enterprise*, britanske zastave, 1987. godine, kada je izgubljeno 188 ljudskih života, te trajekta *Estonia* 1994. godine u Baltičkom moru, kada je izgubljeno više od 850 života, potaknulo je uvođenje strožih standarda za zaštitu sigurnosti putničkih brodova na razini IMO, ali i na razini EU. Nepostojanje popisa ukrcanih putnika nakon potonuća trajekata *Herald of Free Enterprise* i *Estonia* prouzročilo je velike probleme. Nije se mogao sa sigurnošću utvrditi nestanak pojedinih osoba jer se nije znalo jesu li se one ukrcale na te trajekte.

Tako je zahvaljujući inicijativi skandinavskih država 1995. godine izmijenjena SOLAS konvencija te je ubrzano povlačenje iz prometa trajekata koji ne ispunjavaju sigurnosne standarde vezane uz stabilnost broda u slučaju prodiranja vode u palube za smještaj

---

<sup>96</sup> Ibd, str.314.

<sup>97</sup> Luttenberger, A., Pomorsko upravno pravo, Pomorski fakultet, Rijeka, 2005., str.15.

automobila.

Na razini EU donesene su ove direktive:<sup>98</sup>

- Direktiva 98/18 o međunarodnim sigurnosnim standardima za putničke brodove
- Direktiva 98/25 o podizanju standarda nadzora države luke
- Direktiva 98/41 o registraciji putnika
- Direktiva 99/35 o obveznim pregledima ro-ro trajekata.

#### **7.4. Pravne posljedice najpoznatijih pomorskih nezgoda**

Katastrofalna nesreća 26-godišnjeg tankera s jednostrukom oplatom *Erika*, koji je u prosincu 1999. godine potonuo pred obalama Bretanje i prouzročio veliku ekološku štetu, izazvala je promptnu reakciju EU. Samo tri mjeseca nakon potonuća tankera *Erika* Europska komisija je u Priopćenju o sigurnosti pomorske trgovine naftom predložila, a Parlament je usvojio paket mjera usmjerenih prevenciji rizika povezanih s prijevozom nafte morem, tzv. Paket Erika I.<sup>99</sup> Paketom Erika I obuhvaćene su tri skupine mjera. Prva skupina odnosila se na izmjene i dopune prije donesene Direktive 95/21 o nadzoru države luke usmjerene daljnjem postroženju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe, kako je propisano novom Direktivom 2001/106 o toj materiji. Izmjenama je predviđeno objavljivanje tzv. crne liste brodova za koje se u više navrata utvrdi da ne udovoljavaju međunarodnim standardima sigurnosti. Ti brodovi bit će predmet daljnjih inspeksijskih pregleda te obveznog pregleda strukture najmanje jednom godišnje, a može im biti izrečena i mjera zabrane uplovljavanja u luke EU. Druga skupina mjera odnosila se na izmjenu Direktive 94/57 koja regulira nadzor nad klasifikacijskim društvima koja u ime države zastave broda izdaju statutarne svjedodžbe u smislu postrožavanja nadzora nad tim društvima. Treća skupina mjera odnosila se na inicijativu za postupnim isključenjem iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate. Rezolucijom IMO predviđeno je da svi tankeri građeni nakon 1996. godine moraju imati dvostruku oplatu te isključenje iz plovidbe postojećih tankera s jednostrukom oplatom do 2026. godine. EU je inzistirala na skraćenju tog roka te je na europskoj razini propisano isključenje iz plovidbe postojećih tankera s jednostrukom oplatom u 2015. godini. U istoj godini (2000.) donesen je i drugi paket mjera EU s istim ciljem: prevencije rizika povezanih s prijevozom nafte morem,

---

<sup>98</sup> Radionov, N., et.al., op.cit str. 315.

<sup>99</sup> [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU\\_5.6.11.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_5.6.11.pdf), 25.03.2014.

Erika II.<sup>100</sup> On obuhvaća prijedlog za osnivanje Europske agencije za sigurnost plovidbe (*European Maritime Safety Agency*, dalje: EMSA). Agencija je osnovana Uredbom 1406/2002. EMSA je posebno kontrolno tijelo Europske unije čija je osnovna zadaća pratiti učinkovitost primjene pravila o sigurnosti pomorskog prometa na razini Europske unije.<sup>101</sup> Ona pruža tehničku i znanstvenu pomoć Europskoj komisiji na područjima pomorske sigurnosti, sigurnosne zaštite, sprječavanja onečišćenja i reakcije na onečišćenje koje prouzroče brodovi. U okviru tog paketa mjera sadržana je i Direktiva 2002/59 kojom je reguliran nadzor pomorske plovidbe, sustav javljanja brodova, poglavito onih koji prevoze opasne i štetne tvari morem, te razmjena informacija o pomorskom prometu kroz europsku mrežu za razmjenu podataka. Mjere obuhvaćaju i prijedlog za revidiranjem postojećeg sustava naknade šteta nastalih onečišćenjem uljima zbog toga što su velike nesreće koje se dogodile pokazale da postojeći režim naknade šteta nije dostatan kako bi se pružila puna kompenzacija njihovim žrtvama. Taj režim definiran je Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljima iz 1969., s Protokolom iz 1992. (CLC konvencija), Međunarodnom konvencijom o osnivanju međunarodnog fonda za naknade šteta nastalih onečišćenjima uljima iz 1971. s Protokolom iz 1992. (IOPC konvencija). Stoga je Komisija predložila osnivanje dodatnog europskog fonda (tzv. *European COPE Fund*) koji je prihvatio i IMO, te je protokolom iz 2003. godine osnovan Dodatni međunarodni fond (*International Supplementary Fund*) i uvedena je maksimalna granica odgovornosti od 750 milijuna posebnih prava vučenja (SDR) za koju se smatra da bi trebala osigurati pokriće svih predvidivih šteta nastalih onečišćenjem uljima.

Međutim, i prije nego što su mjere iz paketa Erika u cijelosti primijenjene, još je jedan 26-godišnji tanker s jednostrukom oplatom, *Prestige*, u studenom 2002. godine potonuo na udaljenosti oko 130 milja od obale Galicije. Paket *Prestige* koji je u prosincu 2002. godine Komisija predložila Vijeću i Parlamentu sadrži prijedloge za ubrzanje primjene mjera predviđenih paketom Erika te neke nove mjere. Jedna je od mjera koje predviđa paket *Prestige* ubrzanje isključenja iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate. To bi se isključenje trebalo dodatno ubrzati tako da se prijevoz teške nafte tankerima s jednostrukom oplatom zabrani odmah, a tankeri bez dvostruke oplate postupno isključe iz plovidbe europskim vodama do 2015. godine. Pritom bi tankeri I. kategorije bili isključeni iz plovidbe europskim vodama već od 2005. godine odnosno i prije ako su stariji od 23 godine, tankeri II. kategorije

---

<sup>100</sup> [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU\\_5.6.11.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_5.6.11.pdf), 25.03.2014.

<sup>101</sup> Luttenberger, A., op.cit.str.29.

bez dvostruke oplate ne bi mogli ploviti ako su stariji od 28 godina, odnosno nakon 2010. godine, tankeri III. kategorije, također stariji od 28 godina, nakon 2015. godine.

Druga mjera iz paketa Prestige odnosi se na pojačani inspekcijski nadzor nad brodovima sukladno EU Direktivi o nadzoru države luke te pojačan nadzor nad klasifikacijskim društvima. Iz navedenog proizlazi da EU ima sve važniju ulogu kad je riječ o pravnom uređenju sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite morskog okoliša, ali i da će se ta područja i dalje regulirati na međunarodnoj razini sve dok brodari imaju slobodan izbor zastave, a time i regulatornog režima prema kojem će pružati usluge pomorskog prijevoza.

### **7.5. Treći paket mjera EU o pomorskoj sigurnosti**

2009. Parlament je usvojio Komisijin prijedlog za donošenjem tzv. Trećeg paketa mjera o pomorskoj sigurnosti. Nakon napornih pregovora Vijeće i EP složili su se u prosincu 2008. oko trećeg zakonodavnog paketa koji obuhvaća:<sup>102</sup>

- preinaku direktive o nadzoru države luke (Direktiva 2009/16/EZ od 23. travnja 2009.) za učinkovitije i češće inspekcijske preglede zahvaljujući novim mehanizmima nadzora ovisno o vrsti opasnosti
- Direktivu 2009/21/EZ od 23. travnja 2009. o zahtjevima države zastave kojom se omogućava učinkovitiji nadzor usklađenosti brodova koji plove pod zastavom države članice
- Direktivu 2009/17/EZ od 23. travnja 2009. kojom se mijenja Direktiva o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice (SafeSeaNet), u cilju poboljšanja pravnog okvira u vezi s mjestom zakloništa (luke zakloništa) za brodove u pogibelji te u cilju daljnjeg razvoja SafeSeaNeta
- Uredbu (EZ) br. 391/2009 i Direktivu 2009/15/EZ od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i standardima za organizacije ovlaštene za inspekcijski pregled i nadzor brodova u cilju neovisnog sustava kontrole kvalitete radi ispravljanja postojećih propusta u postupcima inspekcijskih pregleda svjetske flote i izdavanja certifikata
- Direktivu 2009/18/EZ od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća, koja sadrži standardna načela za istrage na moru i sustav za objedinjavanje rezultata
- Uredbu (EZ) br. 392/2009 od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika putnika

---

<sup>102</sup> [http://www.europarl.europa.eu/fu/pdf/hr/FTU\\_5.6.11.pdf](http://www.europarl.europa.eu/fu/pdf/hr/FTU_5.6.11.pdf), 25.03.2014.

morem u slučaju nesreće

- Direktivu 2009/20/EZ od 23. travnja 2009. o osiguranju brodara za pomorske tražbine.

Cilj tih mjera je upotpunjavanje postojećeg zakonodavstva EU na području zaštite sigurnosti pomorske plovidbe.

#### 7.5.1. Direktiva Europskog Vijeća i Parlamenta br. 2009/21 o suglasnosti sa zahtjevima države zastave

Donošenjem nove Direktive 2009/21 o suglasnosti sa zahtjevima države zastave popunjena je pravna praznina u europskom pravu koja je postojala u svezi s obvezama države zastave. Kao važna pomorska sila koja drži čak 25% svjetske flote, EU treba moći garantirati učinkovitost svojih država članica kad je riječ o utvrđivanju ispunjavaju li brodovi koji viju njihove zastave međunarodne standarde o sigurnosti pomorske plovidbe i zaštiti morskog okoliša.<sup>103</sup> Uredba se primjenjuje na nacionalnu pomorsku administraciju država članica EU koja ima važnu ulogu u utvrđivanju ispunjavanja međunarodnih standarda o sigurnosti pomorske plovidbe.<sup>104</sup> Direktivom je predviđeno provođenje nadzora nad radom tih tijela, najmanje jednom u sedam godina, te obveza ishodenja potvrde o kvaliteti njihova rada u skladu s ISO 9001/2010 standardima. Države članice EU obvezale su se ratificirati sve međunarodne konvencije s područja zaštite pomorske sigurnosti te primjenjivati IMO-ov Kodeks o državi zastave i IMO-ov sustav nadzora države zastave.

#### 7.5.2. Nadzor države luke

Novom Direktivom 2009/16 o nadzoru države luke napravljeni su daljnji koraci u poboljšanju učinkovitosti inspekcijskog nadzora koji obavlja država luke u EU. Njome je predviđeno provođenje inspekcijskog nadzora nad svim brodovima koji se zaustavljaju u europskim lukama, dok je prema prije važećoj Direktivi država luke bila dužna provesti inspekcijski nadzor nad 25% brodova koji uplovljavaju u njezine luke. S druge strane, Direktivom 2009/16 predviđeno je da će učestalost inspekcijskog nadzora ovisiti o riziku koji brod predstavlja za sigurnost pomorske plovidbe: tako će visokorizični brodovi biti pregledavani svakih 6 mjeseci, prosječno rizični brodovi svakih 12 mjeseci, a brodovi niskog rizika svake 3 godine.

<sup>103</sup> Radionov, N., et.al., op.cit str. 317.

<sup>104</sup> Direktiva Europskog Vijeća i Parlamenta br. 2009/21 o suglasnosti sa zahtjevima države zastave, str. 4.



Nadalje, novom Direktivom, pored objavljivanja crne liste zastava, predviđeno je objavljivanje i crne liste kompanija koje se koriste podstandardnim brodovima. Unaprijeđen je i sustav zabrane uplovljavanja podstandardnih brodova u vode EU tako što se sada zabrana uplovljavanja može odnositi na sve brodove određenog tipa, može se propisati minimalno razdoblje zabrane uplovljavanja te trajna zabrana uplovljavanja za brodove EU koji ponavljano krše propise o sigurnosti pomorske plovidbe.

### 7.5.3. Nadzor pomorske plovidbe

Izmjene postojeće Direktive 2002/59 o nadzoru pomorske plovidbe i informacijskoj mreži Direktivom 2009/17 imaju cilj povećati znanje o odvijanju pomorskog prometa, posebice o kretanju opasnih tereta, poboljšanjem sustava prikupljanja i razmjene podataka između nacionalnih pomorskih administracija država članica EU uvođenjem SafeSeaNet mreže za razmjenu podataka koje će operator biti EMSA. Kako je ribarstvo i dalje jedna od najopasnijih djelatnosti na moru, novom Direktivom predviđeno je uvođenje obveze opremanja svih ribarskih brodova duljine preko 15 metara sustavom automatske identifikacije (AIS). Jedan od ciljeva Direktive 2009/17 jest poboljšati proces donošenja odluka o pružanju mjesta zakloništa brodovima u potrebi određivanjem nadležnog tijela u državi članici za donošenje takve odluke te osiguravanjem da to tijelo raspolaže svim informacijama potrebnim za njezino donošenje.

### 7.5.4. Pomorske nezgode

Spašavanjem na moru podrazumijeva se svaka potrebna usluga i pomoć pružena imovini i osobama koje se nalaze u opasnosti na moru. U svezi sa spašavanjem na moru postoje ističu se dvije konvencije: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, Bruxelles 1910. godine i Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS).<sup>105</sup> U Londonu je 1989. godine donesena i nova Međunarodna konvencija o spašavanju.

Osnovni je cilj SOLAS konvencije odrediti minimum standarda sigurnosti za gradnju, opremu i djelovanje broda.<sup>106</sup> SOLAS konvencija najvažniji je i najpotpuniji međunarodni instrument

---

<sup>105</sup> Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, op.cit.str.339.

<sup>106</sup> Luttenberger, A., op.cit.str. 19.

o sigurnosti plovidbe na moru. Premda se odavno nametnula potreba da se propisi sigurnosti brodova i ljudskih života na moru međunarodnopravno ujednače, tek je tragedija velikog transatlantika Titanica bila povod konkretnom pokretanju te akcije.<sup>107</sup> Od sveukupno 5 verzija SOLAS konvencije, trenutno je na snazi posljednja iz 1974. godine, s Protokolom iz 1978. godine koji je u sklopu Međunarodne pomorske organizacije izglasan na Međunarodnoj konferenciji o sigurnosti tankera i sprječavanju onečišćenja.

U okviru Trećeg paketa mjera o pomorskoj sigurnosti kroz Direktivu 2009/18 daju se upute o provođenju tehničkih istraga nakon pomorskih nezgoda. Cilj tehničkih istraga je utvrđivanje uzroka pomorskih nezgoda kako bi se moglo djelovati preventivno, u smislu sprječavanja sličnih nezgoda. Takve istrage odvojene su od sudskih istraga, a njihov cilj nije utvrđivanje građanske i kaznene odgovornosti sudionika nezgode. Direktivom 2009/18 želi se postići harmonizacija istražnih metoda i postupaka u državama članicama EU te uspostavljanje suradnje pri provođenju istraga pomorskih nezgoda između država članica EU i onih država koje to nisu.

#### 7.5.5. Odgovornost prijevoznika i naknada štete

Uredbom 392/2009 inkorporiraju se rješenja dvaju međunarodnih instrumenata koji uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za tražbine iz ugovora o prijevozu putnika i njihove prtljage morem:

- Protokola iz 2002. godine o izmjenama i dopunama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (u nastavku: Atenska konvencija iz 2002.) i
- Rezervi i Smjernica Međunarodne pomorske organizacije u vezi s primjenom Atenske konvencije iz 2002. godine (u nastavku: Smjernice IMO).

Rješenja Atenske konvencije iz 2002. Uredbom 392/2009 “prenose” se u pravo EU iako sama EU nije izrazila svoj pristanak da bude obvezana Atenskom konvencijom iz 2002. Atenska konvencija iz 2002. zapravo uopće nije na snazi na međunarodnoj razini, budući da je nije ratificirao potreban broj država. Ipak, tekst većine materijalnih odredbi Atenske konvencije iz 2002. čini Dodatak I, a tekst Smjernica IMO čini Dodatak II Uredbe 392/2009.

Upravo je donošenje Smjernica IMO imalo cilj otkloniti zapreke povezane uz određene

---

<sup>107</sup> Grabovac, I., Petrinović, R., op.cit.str.56.

odredbe Atenske konvencije iz 2002. zbog kojih su mnoge države suzdržane u pogledu obvezivanja tim međunarodnim ugovorom. U prvom redu te se zapreke odnose na vrlo strog sustav odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje su rezultat terorizma i tzv. ratnih rizika općenito.

U pogledu samog sustava odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, osnovno obilježje tog sustava je dvostupnjevost u slučajevima kada je smrt ili tjelesna ozljeda putnika prouzročena pomorskom nezgodom. Izrazom “pomorska nezgoda” podrazumijeva se brodolom, prevrnuće, sudar, nasukanje, eksplozija na brodu, požar i mana broda. U tim slučajevima prijevoznik će za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika biti objektivno (kauzalno) odgovoran do iznosa od 250 000 SDR po putniku i štetnom događaju. Može se osloboditi odgovornosti ako je nezgoda posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, odnosno ako je nezgoda u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom da se prouzroči šteta. Uz te razloge oslobođenja od odgovornosti valja naglasiti da vrijedi i opće pravilo oslobođenja (umanjenja) prijevoznikove odgovornosti ako je šteta nastala zbog krivnje ili neuobičajenog ponašanja putnika. Ako šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika do koje je došlo uslijed pomorske nezgode prelazi iznos od 250 000 SDR, tada za taj “višak” iznosa štete pa sve do iznosa od 400 000 SDR prijevoznik odgovara prema načelu pretpostavljene krivnje.

Ako šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika nije rezultat pomorske nezgode, prijevoznik odgovara prema načelu dokazane krivnje, a granicu njegove odgovornosti u takvom slučaju predstavlja iznos od 400 000 SDR po putniku i štetnom događaju.

Uredba 392/2009 primjenjuje se na svaki međunarodni prijevoz odnosno na svaki prijevoz unutar države članice EU koji se obavlja brodovima klase A i B, sukladno čl. 4 Direktive 98/18/EC o pravilima i standardima sigurnosti za putničke brodove ako je ispunjen bar jedan od sljedećih uvjeta:<sup>108</sup>

- brod vije zastavu države članice ili je u njoj upisan
- ugovor je sklopljen u državi članici
- luka ukrcaja ili iskrcaja, prema ugovoru o prijevozu, nalazi se u državi članici.

---

<sup>108</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str. 330.

### 7.5.6. Postupci u slučaju nezgode na moru

Za rad i sigurnost broda, članova posade i drugih ljudi na pomorskoj jedinici odgovoran je zapovjednik. Zapovjednik je dužan:<sup>109</sup>

- osobno zapovijedati brodom, a iznimno zapovjedništvo može preuzeti zamjenik zapovjednika
- obavljati zadaće zapovjednika mjesta nezgode, ak je kao takav određen od nacionalne središnjice za usuglašavanje spašavanja ili posredišnjice traganja i spašavanja na moru
- postupati na način kojim neće ugroziti sigurnost broda, članova posade, spašenih osoba ili drugih osoba te neće izazivati opasnost od onečišćenja okoliša
- izvješćivati o stanju i tijeku traganja i/ili spašavanja u kojem sudjeluje
- brinuti se i održavati ispravnost i pripravnost pomorske jedinice.

Međunarodna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru i podsredišnjice traganja i spašavanja na moru dužne su započeti operaciju traganja i spašavanja bez odlaganja neposredno nakon prispjeća izvješća o postojanju opasnosti za ljude na moru, neposredno nakon prispjeća izvješća ili obavijesti na temelju kojih je razvidna vjerojatnost da su ljudi una moru u opasnosti, te nakon stanovita vremena od posljednjeg primljenog izvješća o stanju i položaju ljudi na moru.<sup>110</sup> Tijekom operacije traganja i spašavanja, osim u slučaju nezgoda s katastrofalnim ishodom ili koje mogu imati katastrofalan ishod, međunarodna središnjica dužna je na prikladan način te uz suglasnost nadležnih službi kojie su na bilo koji način sudjelovale izvjestiti sredstva javog priopćavanja o poduzetim radnjama i njihovim učincima. Operacija traganja i spašavanja prekinut će se nakon što se utvrdi da ne postoji razmna nada da su ljudi u opasnosti živi.<sup>111</sup>

Tablica 5. Zakonodavstvo EU doneseno u okviru Trećeg paketa mjera o pomorskoj sigurnosti

SKRAĆENI NAZIV PROPISA	PODRUČJE REGULACIJE
Direktiva 2009/21/EC	Kvaliteta zastave
Uredba 391/2009 Direktiva	Klasifikacijska društva

<sup>109</sup> Milošević, M., Međunarodne pomorske konvencije ; Propisi hrvatskoga pomorskog prava, Visoka pomorska škola u Rijeci, Rijeka, 2000., str 114.

<sup>110</sup> Pavić, D., Pomorsko pravo – pomorske nezgode, pomorsko osiguranje, op.cit.str.18.

<sup>111</sup> Milošević, M., op.cit.str 116.

2009/15/EC	
Direktiva 2009/16/EC	Nadzor države luke
Direktiva 2009/17/EC	Nadzor pomorskog prometa
Direktiva 2009/18/EC	Istrage pomorskih nezgoda
Uredba 392/2009	Odgovornost prijevoznika i naknada štete putnicima u slučaju pomorskih nezgoda
Direktiva 2009/20/EC	Osiguranje prijevoznikove odgovornosti za pomorske tražbine

Izvor: Radionov, N., et.al., Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta, Zagreb, 2011., str. 332.

## 8. SIGURNOST BRODOVA I LUKA

Sigurnosna zaštita je sustav preventivnih mjera namijenjenih zaštiti brodova i luka od prijetnje namjernim nezakonitim činom. Pod nezakonitim djelom podrazumijeva se namjerno o djelovanje koje po svojoj prirodi ili okolnostima može štetiti plovnim objektima u međunarodnoj ili domaćoj plovidbi, putnicima, teretu ili luci.

Cilj europske sigurnosne politike na području pomorskog prometa jest zaštita građana i gospodarstva od posljedica namjernih nezakonitih akata usmjerenih protiv obavljanja pomorskog prijevoza i pružanja lučkih usluga. Zakonodavstvo EU na tom području sastoji se od kombinacije preventivnih mjera sadržanih u Uredbi 725/2004 o unapređenju sigurnosne zaštite brodova i lučkih operativnih područja te Direktive 2005/65 i poslije Direktive 2009/20 o unapređenju sigurnosne zaštite luka. Ta pravila čine pravni okvir za sigurnosnu zaštitu pomorskog dijela logističkog lanca. Ona nadilaze međunarodne standarde sigurnosne zaštite pomorskih brodova i luka, a cilj im je osigurati najvišu razinu sigurnosne zaštite pomorskog prometa uz istodobno omogućivanje normalnog odvijanja međunarodne trgovine. Parlament i Vijeće obvezali su Europsku komisiju da nadzire primjenu europskog pomorskog zakonodavstva o sigurnosnoj zaštiti od strane država članica EU te da provjerava učinkovitost i ocjenjuje nacionalne mjere sigurnosne zaštite pomorskih brodova i luka. U tom je smislu donesena Uredba 324/2008 o provođenju inspekcijskog nadzora Komisije na području sigurnosne zaštite pomorskog prometa. Također, Europska komisija poduzela je znatne napore

da bi pomogla državama članicama EU u suzbijanju piratstva i oružanih pljački kojima su njihovi brodovi sve više izloženi u pojedinim djelovima svijeta (Somalija, Adenski zaljev i Indijski ocean) te je u ožujku 2010. godine donijela Preporuke o mjerama za samozaštitu i prevenciju piratstva i oružanih pljački usmjerenih protiv brodova.

### **8.1. Uredba (EZ-a) br. 725/2004 Europskoga Parlamenta i Vijeća od o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka**

Glavni cilj ove Uredbe je uvođenje i provedba mjera Zajednice usmjerenih jačanju sigurnosne zaštite brodova koji sudjeluju u međunarodnoj trgovini i domaćem pomorskom prometu te pripadnih luka pri suočavanju s prijetnjama namjernih protuzakonitih djelovanja.<sup>112</sup> Uredba je također namijenjena stvaranju osnove za usklađeno tumačenje i provedbu te nadgledanje od strane Zajednice posebnih mjera jačanja pomorske sigurnosti donesenih na Diplomatskoj konferenciji IMO-a 12. prosinca 2002. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Međunarodna Konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (Konvencija SOLAS) i utvrđuje Međunarodni Kodeks za sigurnosnu zaštitu brodova i luka (Kodeks ISPS).<sup>113</sup> Uredbom 725/2004 utvrđena je obvezatnost primjene država članica EU ne samo odredbi Dijela A Pravilnika ISPS nego i niza preporuka sadržanih u Dijelu B Pravilnika.<sup>114</sup> Te preporuke obuhvaćaju, primjerice: izmjenu plana sigurnosne zaštite broda, procjenu sigurnosne zaštite luke ili lučkoga operativnog područja, zaštitu tajnosti procjene i plana sigurnosne zaštite, priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu, najmanje uvjete koje moraju zadovoljavati priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu, određivanje stupnja sigurnosne zaštite, kontaktne točke i informacije o planovima sigurnosne zaštite luka, identifikacijske isprave, primjenu od strane broda mjera sigurnosne zaštite koje preporučuje država u čijem teritorijalnom moru brod plovi, stupanj upravljanja, itd.

### **8.2. Direktiva br. 2005/65 Europskoga Parlamenta i Vijeća o jačanju sigurnosti luka**

Uredba 725/2004 ograničenog je dosega. Njome su predviđene mjere sigurnosne zaštite koje se primjenjuju isključivo na brodovima i u lučkim operativnim područjima. Godine 2005.

---

<sup>112</sup> Uredba (EZ-a) br. 725/2004 Europskoga Parlamenta i Vijeća od o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka, str. 3.

<sup>113</sup> ibd

<sup>114</sup> Bulum, B., Zajednička europska lučka politika, op.cit.str.351.

donesena je nova Direktiva 2005/65 kojom je nadopunjen postojeći sustav i njome su mjere sigurnosne zaštite proširene na čitavo lučko područje unutar granica koje određuje svaka država članica EU. Mjere sigurnosne zaštite predviđene Direktivom 2005/65 primjenjuju se u svim lukama u kojima je smješteno jedno lučko operativno područje ili više njih reguliranih Uredbom 725/2004.<sup>115</sup> Direktivom 2005/65 predviđeni su mehanizmi za primjenu mjera sigurnosne zaštite popisani tom direktivom te provođenje nadzora nad njihovom usklađenošću s odredbama Direktive 2005/65, koji je u nadležnosti Komisije. Ona je dužna Parlamentu i Vijeću podnositi izvješća o primjeni Direktive 2005/65 u državama članicama EU utemeljena na podacima prikupljenim tijekom provedbe nadzora u tim državama u svezi s primjenom Direktive 2005/65.

### **8.3. Uredba Komisije (EZ) br. 324/2008 od o utvrđivanju izmijenjenih postupaka za obavljanje inspekcijskih pregleda Komisije u području pomorske sigurnosti**

Uredbom 324/2008 uređena je provedba inspekcijskog nadzora Europske komisije na području sigurnosne zaštite pomorskog prometa. Kako bi mogla obavljati nadzor nad primjenom pomorskog zakonodavstva EU o sigurnosnoj zaštiti u njezinim državama članicama, Komisija provodi inspekcije da bi ocijenila učinkovitost nacionalnih sustava sigurnosne zaštite i mjera sigurnosne zaštite na području pomorskog prometa, postupaka i struktura na svim razinama u državama članicama EU te u pojedinim lučkim operativnim područjima i kompanijama. Tehničku pomoć Europskoj komisiji u provođenju inspekcije brodova, kompanija te nadležnih tijela za sigurnosnu zaštitu određenih od država članica EU pruža EMSA. Pomoć Europskoj komisiji u provođenju njezinih zadaća na području sigurnosne zaštite pomorskih brodova i luka pruža i regulatorni odbor, tj. Odbor za sigurnosnu zaštitu pomorskog prometa (*Maritime Security Committee*, dalje: MARSEC) utemeljen Uredbom 725/2004.<sup>116</sup> Taj je odbor sastavljen od stručnjaka iz svih država članica EU koji razmjenjuju podatke o najboljoj praksi u državama članicama EU u svezi sa sigurnosnom zaštitom pomorskih brodova i luka.

---

<sup>115</sup> Direktiva br. 2005/65 Europskoga Parlamenta i Vijeća o jačanju sigurnosti luka, str.3

<sup>116</sup> Radionov, N., et.al., op.cit. str. 334.

## 9. ZAKLJUČAK

Pomorski je promet izrazito međunarodna djelatnost podložna uvjetima globalnog tržišta i međunarodnopravnoj regulaciji. Dugo su se vremena pomorskopravna pitanja uređivala isključivo na međunarodnoj razini, u okviru međunarodnih organizacija specijaliziranih za pojedina područja, umjesto usvajanjem mjera vezanih uz regulaciju pomorskog prometa. Prekretnica po tom pitanju dogodila se izdavanjem Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi 1997. godine, čime je Europska komisija najavila liberalizaciju tržišta lučkih djelatnosti.

Pravni i politički događaji u 70-im i 80-im godinama 20. stoljeća u najvećoj su mjeri utjecali na početak razvoja zajedničke europske pomorske politike. Svrha liberalizacije tržišta lučkih djelatnosti bila je ostvarenje nekoliko međusobno proturječnih ciljeva, a to su: zaštita sigurnosti luke, zaštita okoliša i pružanje javnih usluga, uz poštovanje pravila tržišnog natjecanja.

U veljači 2001. godine Komisija je, Kao nastavak na Zelenu knjigu, donijela Priopćenje pod naslovom "Poboljšanje kvalitete lučkih usluga: ključ za europski transport". U tom Priopćenju Komisija je iznijela svoja stajališta o potrebi umrežavanja luka u trans-europsku transportnu mrežu, o slobodnom pristupu tržištu lučkih djelatnosti, javnom financiranju luka te primjeni pravila o državnim potporama EZ-a na lučki sektor. Priopćenju je priložen Dokument Europske komisije o javnom financiranju i naplaćivanju usluga u europskim lukama i prijedlog Direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti (Prijedlog I.). Prijedlog I. bio je prvi pokušaj liberalizacije tržišta lučkih djelatnosti na razini Zajednice. Europski je parlament u trećem čitanju odbio Prijedlog I, ali ubrzo je (u kolovozu 2004. godine) Komisija izradila novi prijedlog Direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti (Prijedlog II.). Međutim, ni Prijedlog II. nije prošao u Parlamentu nakon čega je Komisija, u ožujku iste godine, povukla Prijedlog II.

S obzirom na to da je dosadašnjim razvojem europske prometne politike postalo jasno da se liberalizacija tržišta prijevoznih usluga trebala provesti isključivo temeljem prometnog poglavlja Ugovora, Vijeće je donijelo više uredbi o primjeni načela slobodnog pružanja usluga i u pomorskom sektoru. Po tom se pitanju ističu Uredba 4055/86 i Uredba 4058/86.



Još jedna značajna komponenta usluga pomorskog prometa svakako je pomorska kabotaža. Uobičajeno je bilo da je tržište kabotaže u državama članicama EU bilo rezervirano samo za domaće brodare, međutim, to se mijenja donošenjem Uredbe 3577/92 o primjeni načela slobodnog pružanja usluga na pomorski promet u državama članicama, kojom se liberalizira pružanje usluga pomorske kabotaže i koja čini dio paketa mjera liberalizacije donesenog 1986. godine. Liberalizacija tržišta pomorske kabotaže u Zajednici provedena je upravo primjenom pravila o slobodnom pružanju usluga te se tako unutarnje tržište Zajednice proširilo i na područje pomorske kabotaže. To je tržište sada, nakon što su istekla prijelazna razdoblja za pojedine države članice, potpuno liberalizirano na temelju Uredbe 3577/92, a izvješća koja Komisija periodički objavljuje nakon stupanja na snagu tog propisa pokazuju da liberalizacija kabotaže nije dovela do većih poremećaja unutarnjeg tržišta prometa Zajednice.

Kao područje posebne važnosti ističe se i sigurnost na moru. Sigurnost na moru temeljna je sastavnica politike pomorskog prometa radi zaštite putnika i članova posade te zaštite morskog okoliša i obalnih regija. Cilj europske sigurnosne politike na području pomorskog prometa jest zaštita građana i gospodarstva od posljedica namjernih nezakonitih akata usmjerenih protiv obavljanja pomorskog prijevoza i pružanja lučkih usluga. Zakonodavstvo EU na tom području sastoji se od kombinacije preventivnih mjera sadržanih u Uredbi 725/2004 o unapređenju sigurnosne zaštite brodova i lučkih operativnih područja te Direktive 2005/65 i poslije Direktive 2009/20 o unapređenju sigurnosne zaštite luka. Ta pravila čine pravni okvir za sigurnosnu zaštitu pomorskog dijela logističkog lanca. U svezi sa spašavanjem na moru postoje ističu se dvije konvencije: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, Bruxelles 1910. godine i Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS).

Kako bi pomorski promet bio funkcionalan i kako bi se odvijao u ravnopravnim uvjetima na tržištu Europske Unije, nužno je postojanje odgovarajuće pravne regulative kojom će se definirati i provoditi propisi kojima se uređuju odnosi dionika. U današnje je vrijeme pružanje usluga pomorskog prometa u EU detaljno i precizno uređeno brojnim propisima i standardima. Obzirom na stalne promjene koje se događaju na tržištu EU nameće se i potreba za njihovom nadopunom, izmjenom i poduzimanjem dodatnih pravnih mjera s ciljem unapređenja uređivanja pružanja usluga pomorskog prometa EU.

## POPIS LITERATURE

### Knjige:

1. Bolanča, Dragan, Pomorsko pravo (odabrane teme), Pravni fakultet, Split, 1999.,
2. Grabovac, Ivo, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003.
3. Grabovac, Ivo, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konferencije, Književni krug, Split, 1995.
4. Grabovac, Ivo, Petrinović, Ranka, Pomorsko pravo - Pomorsko javno, upravno i radno pravo, Pomorski fakultet, Split, 2006.
5. Grabovac, Ivo, Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama, Književni krug, Split, 2010.
6. Luttenberger, Axel, Pomorsko upravno pravo, Pomorski fakultet, Rijeka, 2005.
7. Milošević, Miodrag, Međunarodne pomorske konvencije ; Propisi hrvatskoga pomorskog prava, Visoka pomorska škola u Rijeci, Rijeka, 2000.
8. Pavić, Drago, Pomorsko pravo – pomorske nezgode, pomorsko osiguranje, Visoka pomorska škola, Split, 2000.
9. Radionov, Nikoleta, Čapeta Tamara, Marin Jasenko, Bulum Božena, Kumpan Ana, Popović Nikola, Savić Iva, Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011.
10. Tomljenović, Vesna, Pomorsko međunarodno privatno pravo : izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, Pravni fakultet, Rijeka, 1998.
11. Učur, Marinko Đ., Pomorsko radno pravo, Pravni fakultet, Rijeka, 1997.

### Članci

12. Bulum, Božena, Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Zagreb, Vol.58, No1-2, siječanj, 2008.
13. Bulum, Božena, Zajednička europska lučka politika - prošlost i recentne mjere u njezinom uspostavljanju, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Split, god. 46, 2/2009.
14. Bulum, Božena, Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i linijske konferencije, Poredbeno pomorsko pravo, Vol.46, No.161, kolovoz 2007.

15. Pecotić Kaufman, Jasminka, Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol.57, br. 4-5/2007.

Ostalo

16. Pomorska enciklopedija, Leksikografski zavod, Zagreb, 1976.

17. Uredba Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja

18. Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 4058/86 od 22. prosinca 1986. koja se odnosi na usklađene akcije zaštite slobodnog pristupa teretu u oceanskoj plovidbi

19. Uredba Komisije (EEC) br. 4260/88 od 16. prosinca 1988. o obavještanju, žalbama, molbama i saslušanjima predviđenim Uredbom Vijeća (EEC) br. 4056/86

20. Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža)

21. Uredba Komisije (EEZ-a) br. 906/2009, od 28. rujna 2009. o primjeni članka 81. stavka 3. Ugovora na određene kategorije sporazuma, odluke i usklađeno djelovanje između brodara u linijskom pomorskom prometu (konzorcije)

22. Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 1/2003 od 28. rujna 2009. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju utvrđenim člancima 81. i 82. Ugovora o osnivanju Europske zajednice

23. Struna- hrvatsko strukovno nazivlje

<http://struna.ihjj.hr/naziv/slobodna-plovidba/23105/>, 27.03.2014.

24. Europski parlament

[http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.10.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.10.html), 23.03.2014.

25. Zakon.hr

<http://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik>, NN 181/04, 76/07, 148/08, 61/11, 56/13, 23.03.2014.

26. Ministarstvo prometa, pomorstva i infrastrukture

<http://www.mppi.hr/UserDocsImages/080904-Studija-pt-dt-kab-pomorski.pdf>, 25.03.2014.

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Paket uredbi donesenih 1986. godine.....	9
Tablica 2. Nadležnost za donošenje propisa o posadi broda kod pomorske kabotaže.....	20
Tablica 3. Obveze broдача pri izvršavanju javne usluge i sklapanju ugovora o javnoj usluzi.....	23
Tablica 4. Uredbe o skupnim izuzecima u pomorskom sektoru.....	37
Tablica 5. Zakonodavstvo EU doneseno u okviru Trećeg paketa mjera o pomorskoj sigurnosti.....	70