

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE TIVAT

Dunja Petković

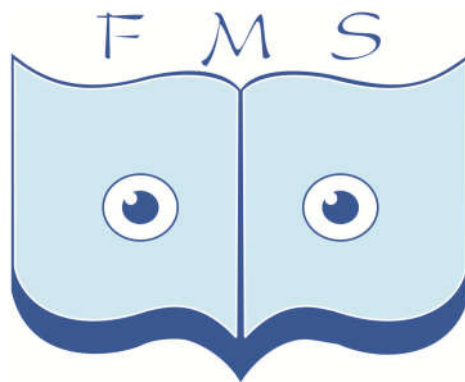
PRAVNI STATUS LUKA

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, januara 2018.

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT



Dunja Petković

PRAVNI STATUS LUKA

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, januar 2018.

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT

PRAVNI STATUS LUKA

SPECIJALISTIČKI RAD

Mentor: Prof. dr Vesna Vučković
Predmet: Pomorsko pravo

Student: Dunja Petković, Br. indexa: S48/16
Smjer: Nautički turizam i upravljanje marinama

Tivat, januar 2018.

Sažetak

Luke predstavljaju važne djelove međunarodnog saobraćaja i ekonomskih lanaca uopšte.

Pomorske luke povezuju kopneni i pomorski saobraćaj, utiču na razvoj mnogobrojnih djelatnosti, pa su kao takve veoma bitan segment u ekonomskom razvoju jedne države, što se oslikava putem prihoda, vrijednosti infrastrukturnih objekata i opreme.

Pomorski putevi kroz luke, spajaju velike industrijske, prometne i trgovačke centre. Luke su, stoga, važni dijelovi nacionalnih i međunarodnih prometnih i ekonomskih lanaca.

Pravni status luka u Crnoj Gori uređen je u skladu sa pristupom upravljanja lukama, koji je danas u svijetu opšteprihvaćen, a u skladu je sa Zakonom o lukama i Uredbi o načinu održavanja reda u lukama.

Zakon o lukama je *lex specialis* i njime je definisan pojam luke, lučkih usluga, podjela luka, naknada i upravljanje lukama.

Ključne riječi: pomorske luke, pomorsko pravo, lučki režim, područje luke, upravljanje lukama, korišćenje luka.

Abstract

Ports are important parts of international traffic and economic chains in general. Seaports connect land and maritime transport, influence development of numerous activities therefore they are important segment in the economic development of a country as such, what is illustrated by means of incomes, infrastructure buildings and equipment value.

Seaways, via the ports, connect big industrial, transport and trade centers. Therefore, the ports are important parts of both national and international transport and economic chains.

Legal status of ports of Montenegro is regulated in accordance with the ports management approach which is recognized all over the world, and is in compliance with the Law on Ports and Decree on the method of maintaining order in the ports.

The Law on Ports is the lex specialis and it defines the terms: port, port services, types of ports, port fees and port management.

Key words:

seaports, maritime law, port regime, port area, management of ports, use of ports

Sadržaj

I UVOD.....	8
1. Predmet istraživanja	9
2. Cilj istraživanja.....	9
3. Hipoteze istraživanja	9
4. Metode istraživanja.....	10
II PRAVNI STATUS LUKA.....	11
1. POJAM, OPŠTE KARAKTERISTIKE I FUNKCIJE MORSKIH LUKA	11
1.1. Definicija pomorske luke	12
1.2. Istorijski razvoj luka.....	
2. PRAVNA REGULATIVA – PRAVNI POJAM POMORSKE LUKE	16
2. 1. Luke kao morsko dobro <i>de lege lata</i>	19
2.2. Luke kao morsko dobro <i>de lege ferenda</i>	19
3. Područje luke.....	20
4. Djelatnost pomorskih luka	21
5. Podjela pomorskih luka.....	23
6. UPRAVLJANJE LUKAMA.....	25
6.1. Organi upravljanja	25
6.2. Morsko dobro – upravljanje morskim dobrom.....	27
6.2.1. Upravljanje morskim dobrom.....	28
6.3. Lučka uprava	28
7. Korišćenje morskog dobra – Luka	30
8. Koncesije i naknade	31
8.1. Rok trajanja koncesije	32
8.2. Nadležnost i pokretanje postupka za dodjelu koncesije	32
8.3. Koncesioni akt	33
8.4. Ugovor o koncesiji.....	34
8.5. Ustupanje koncesije	36
8.6. Prestanak i oduzimanje koncesije.....	36

8.7. Uklanjanje lučke suprastrukture	38
9. Red i bezbjednost u lukama	38
ZAKLJUČAK.....	43
LITERATURA	44

I UVOD

Pomorske luke su izuzetno važni infrastrukturni objekti i karike koje povezuju međunarodni pomorski saobraćaj i logistički sistem. U najvećem dijelu, svjetska trgovina čak oko dvije trećine se odvija pomorskim putem. To su razne vrste tereta kao npr. sirova nafta, razne rude, žitarice, kontejneri za mješovitu robu i sl. Dok je prevoz tereta na jednoj strani bitan zbog količine prevezene robe tj. tereta, s druge strane prevoz putnika zahtjeva posebnu pažnju zbog velike koncentracije ljudi na jednom mjestu koji se kreću na brodu tako i izlazak na kopno se odvija opet preko lučkog područja na predviđenom mjestu za tu funkciju.

Kroz istoriju luke su se razvijale i predstavljale mjesto pretovara robe ali i skloništa usljed oluja. Prije nekoliko hiljada godina, ostrvo Bahrein u Persijskom zalivu je bilo jedno od najvećih luka na svijetu. Trgovalo se robom iz Mesopotamije, zlatom, srebrom, začinima, kamenom, tekstilom i ostalim predmetima. Brodovi nisu imali veliku nosivost, ali trgovina tj. razmjena se odvijala. Izgled tadašnjih luka i sastav gradnje je bilo drvo, bile su primitivne, ali su ipak postojale i tada predstavljale bitno središte tj. centre trgovine. Grci, Feničani i Egipćani su započeli izgradnju kamenih luka. Poznat je grad Kartaga u sjevernoj Africi, današnji Tunis, koji je porastom ekonomske moći u to vrijeme ostamostalio se i postao ujedno i grad i država i luka. Na Jadranu je to predstavljao Vis (u periodu od 300-400 g.p.n.e.). Izgradnja Aleksandrije 334 g.p.n.e. je predstavljala tada najveću luku koja je mogla da primi preko hiljadu brodova nosivosti preko tri stotine tona. Aleksandrija danas predstavlja Egipatsku luku sa preko 4,5 miliona stanovnika i zauzima 32 kilometra obalnog područja. Ona predstavlja važno industrijsko središte zbog naftovoda i plinovoda sa Sueca. Kasnije Rimljani grade luke sa vezovima, svetionicima i zidinama koje bi branile brodove od nevremena. U 12.vj. Venecija i Dubrovnik predstavljaju najvažnije luke na Jadranskom moru.

Geografskim otkrićima i usavršavanjem geografsko-pomorskih karata razvija se i pomorski saobraćaj, a time i luke postaju modernije i sve ih je više. Novo doba teži većem prometu robe, većoj zaradi i boljoj poziciji na ekonomskom tržištu.

Među najprometnijim lukama svijeta su: Hon Kong, Šangaj, Rotterdam, Los Angeles, Hamburg, New York, Lisabon i dr.

1. Predmet istraživanja

Crna Gora prati svjetski trend nautičkog turizma. Luke u našoj zemlji uređene su u skladu sa pristupom upravljanja lukama, koji je opšteprihvaćen danas u svijetu.

Lučko područje obuhvata spektar poslova i organizacija koje su svakodnevno uključene u njeno redovno funkcionisanje.

Predmet ovog istraživanja je područje luke koje ona obuhvata kako na kopnenom dijelu, tako i na vodenom tzv. lučkom akvatorijumu.

Poseban osvrt daće se na pravni status luka i njihovu podjelu prema našem zakonodavstvu.

2. Cilj istraživanja

Cilj istraživanja jeste da se na osnovu Zakona o lukama i Uredbe o održavanju reda u lukama, ukaže na osnovne karakteristike luke, lučkog područja, kako i na koje načine povećati afirmaciju ulaganja sredstava, odnosno uključiti preduzetnike u program unapređenja i valorizacije luke kao i kako i na koji način ojačati dosadašnje koordinisanje i strategiju poslovanja.

3. Hipoteze istraživanja

U radu je predstavljeno nekoliko istraživačkih hipoteza. Generalna hipoteza svojim sadržajem obuhvata preliminarno i teorijsko određenje predmeta istraživanja. Posebne hipoteze se razvijaju iz generalne i one obrađuju djelove predmeta istraživanja.

Osnovna hipoteza koja će biti provjerena u radu je:

Hg: Ukoliko je pravni pojam luke u Crnoj Gori dovoljno usklađen zakonskim potrebama korisnika utoliko će biti veći broj zainteresovanih korisnika luke.

H1: Luka je važno pomorsko središte gdje se obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika i robe.

H2: Bitan faktor u svim lukama je red za koji su zadužena pravna i fizička lica zaposlena u lukama.

4. Metode istraživanja

U obradi teme specijalističkog rada u odgovarajućim kombinacijama korišćene su sljedeće metode:

-metoda dedukcije - posrednim zaključivanjem izvodi se zaključak od opšteg sveobuhvatnog pojma luke do pojedinačnih potencijalnih korisnika.

-metoda sinteze ili spoznaje - luka je predstavljena kao cijelina jedne organizacije i njeno djelovanje na okruženje.

-metoda analize - istražuje se pojam luke kao jedinstven sistem ili cjelina, u djelovanju sa ostalim podsistemima poslovanja i saradnje.

-metoda indukcije - iz pojma luke izvodi činjenice njenog položaja u Crnoj Gori, ali i u okruženju.

Tokom prikupljanja podataka korišćene su: referentna literatura iz ove oblasti, naučna i stručna djela, stručni časopisi, zakoni i odgovarajući akti iz ove oblasti, kao i Internet izvori.

Rad ima sljedeća obilježja: sistematičnost, objektivnost, opštost i provjerljivost.

II PRAVNI STATUS LUKA

1. POJAM, OPŠTE KARAKTERISTIKE I FUNKCIJE MORSKIH LUKA

U najširem smislu, luka je prirodno ili umjetno zaštićeno područje gdje brodovi nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijena i leda. Takođe to je „mjesto gdje brod ima zaštitu od neprijateljskog djelovanja, mjesto sigurnog ukrcaja i iskrcaja tereta i putnika. U luci brod može ukrcati hranu, gorivo i potrepštine, može izvršiti popravke na brodskom trupu, strojevima i uređajima. Luka je takođe i sjecište pomorskih, kopnenih, a u novije vrijeme i vazdušnih puteva“.¹

Pomorske luke i lučki sistemi su, uz brodarstvo i brodogradnju, temeljna karika pomorske ekonomije te predstavljaju primarno polazište njegovog razvoja. Osim toga, luke su ključni podsistem pomorskog i prometnog sistema, pokretač razvoja mnogih ekonomskih djelatnosti i prometnih tokova. Luke predstavljaju golemu ekonomsku snagu, imaju važnu ulogu u svjetskoj i nacionalnoj ekonomiji i međunarodnoj trgovinskoj razmjeni.

Pomorske luke povezuju kopneni i pomorski promet, pokretači su razvitka mnogih djelatnosti (npr. proizvodnje, dorade, trgovine i uslužnih djelatnosti), faktor razvoja (industrija, energetika) takođe, veoma bitan segment nacionalne ekonomije zemlje što se ogleda putem prihoda, zaposlenih osoba, vrijednosti infrastrukturnih objekata, opreme i drugih pokazatelja.

Pomorske luke su od vitalnog značaja za Evropsku uniju sa aspekta trgovine i transporta. Konkurentnost Evrope u globalnoj ekonomiji zavisi od efikasnosti i troškovne učinkovitosti pomorskih luka i terminala. Promet i pomorstvo su važne ekonomske djelatnosti, možda najvažnije u današnjem privrednom i društvenom razvitku svijeta. „More je oduvijek bilo izvor blagostanja mnogih pomorskih naroda i osnova razvoja i međunarodnog ugleda pomorski orijentisanih zemalja. Ono je prometni medij koji nije

¹ Favro, S., Kovačić, M. Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Ogranak Matice Hrvatske, Split, 2010., str. 137.

potrebno ni izgrađivati, ni održavati, potrebno je jedino na početnim i završnim tačkama morskih putova izgraditi i opremiti luke kao čvorišta kopnenog i pomorskog prevoza“.²

„Evolucija svjetskoga pomorstva koja je obilježena globalizacijskim procesima, liberalizacijom i normizacijom, pruža velike mogućnosti onima koji se pravodobno i učinkovito prilagode novim uslovima i pravilima ponašanja na jedinstvenoj i cjelovitoj svjetskoj pomorskoj sceni“.³

Nakon kratke elaboracije pojmova, uloge i značaja luke za ekonomiju kako Crne Gore tako i Evropske unije, dolazimo do zaključka, da Crna Gora želi da postane ravnopravna na takvoj sceni, i da to može učiniti samo odgovarajućim razvijanjem konkurentnih pomorskih djelatnosti uz utvrđivanje kriterijuma razvoja, ciljeva i mjera, koji bi pouzdano definisali načine sustizanja i prilagođavanja novim evropskim i svjetskim tendencijama razvoja luka i lučkog prometa.

1.1. Definicija pomorske luke

Posmatrajući istorijski razvoj, pomorske luke su različito definisane i mijenjane kroz vrijeme. Može se konstatovati da se razvojem industrije i proizvodnih snaga, a time i razvojem prometno-tehnološkog procesa mijenjala i definicija luke. Autor Tomić I. za luku kaže da: „nekada je bila samo „sklonište“, vremenom je postala „zaklonište i mjesto gdje se ukrcava i iskrcava teret i putnici“ da bi evoluirala do stepena kada postaje samo „mjesto gdje se iskrcavaju teret i putnici“.⁴

Luka označava morsku luku, tj. vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenom infra- i supra-strukturom namijenjenim za promet brodova i manipulisanje teretom, te za ostale djelatnosti koje su u vezi s pomorskim prevozom. „Luke moraju

² Filipović-Grčić S., Trendovi razvoja pomorskih luka, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016., str. 8

³ Ibid., str. 9

⁴ Tomić I., Prometna tehnologija luka, Centar prometnih znanosti, Institut prometnih znanosti, Zagreb, 1986., str. 27

udovoljavati propisanim uslovima sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja i sigurnosne zaštite“.⁵

„Luka je mjesto za pristajanje brodova te ukrcaj, prekrcaj ili iskrcaj tereta ili putnika s brodova i na njih, te ih temeljem toga dijelimo na putničke i teretne luke. Ako su tereti samo jedne vrste i služe kao odlazna postaja za promet roba i dobara proizvedenih u obližnjoj fabrici, rudniku ili naftnoj rafineriji, onda ih nazivamo terminalima. Luka obično se nalazi na obali mora, jezera, rijeka ili kanala te ih temeljem tih svojstava dijelimo na morske, riječne ili jezerske luke“.⁶

Može se konstatovati da se definicija pomorske luke mijenjala sa razvojem industrijske funkcije luke. Tako je Radna grupa Evropske ekonomske zajednice došla do definicije da je: „Luka prostor vode i kopna s građevinama i opremom s ciljem da prvenstveno vrši prijem brodova, njihov ukrcaj i iskrcaj, slaganje robe i otpremu tih roba kopnenim transportom, a takođe može uključivati i poslovne aktivnosti vezane za pomorski promet“.⁷

Prema autorima Filipović-Grčić, definicija luka izražena je u holandskom stavu, „lučka industrija treba biti uključena u koncept „morska luka“ i zapadnonjemačkog stava, po kojem je „luka u osnovu mjesto gdje se ukrcava i iskrcava teret“. Iz navedenog može se zaključiti da je teško uključiti sve funkcije koje danas luka ispunjava kroz jednu, opšteprihvaćenu definiciju. U dostupnoj literaturi identifikovano je više različitih definicija luke, odnosno pomorske luke.⁸ U nastavku ukazaćemo na još neke od njih.

Naziv luka potiče od (eng. *Port*; franc. *Port*; njem. *Hafen*) i one predstavljaju „prirodno ili umjetno zaštićen morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen gdje brodovi nalaze zaklon od talasa, struja, morskih mijena i leda; zaštitu od djelovanja neprijateljskih napadaja; gdje mogu ukrcati gorivo, vodu i hranu; obavljati popravke na brodom trupu,

⁵ Burić A., Međunarodno pravo mora i pomorsko pravo, 2016., str. 21

⁶ <https://pomorstvo.me.>, pristup 30.12.2017.g. u 13:00

⁷ Ibid., str. 28

⁸ Filipović – Grčić, *op. cit.*, str. 7

strojevima i uređajima ili izvršiti čišćenje svih dijelova; gdje mogu sigurno i brzo iskrcati, ukrcati ili prekrcati teret i putnike i gdje se može odmoriti posada“.⁹

„Luke su javne institucije, ali i ekonomski sistemi koji posluju prema temeljnim ekonomskim načelima radi pružanja odgovarajućih usluga i širenja ekonomskih djelatnosti. Morske luke nisu same sebi svrha, već je njihov zadatak da – pružanjem najpovoljnijih usluga – pri što nižim izdacima, pomažu širenju ekonomske djelatnosti na što veća prostranstva svijeta“.¹⁰

Prema stavu autora Vilke S., „pod pomorskim lukama podrazumijeva se djelatnost pomorske ekonomije prihvata brodova, prekrcanja tereta te iste pružaju ostale usluge teretu, koristeći se pri tome specifičnom infrastrukturom, suprastrukturom, prekrcajnim i prijenosnim sredstvima i ljudima“.¹¹

Zbog važnosti za svoj ekonomski razvoj, a radi uređenosti poslovanja i sprječavanja svih zloupotreba, državna zakonodavstva (svih upravnih nivoa) imaju posebne zakone i propise koji se strogo bave lučkim poslovima, a i same luke imaju svoje uprave i pravilnike kojima se svi korisnici lučkih usluga moraju podrediti. Zakon o lukama¹² u članu 2. propisuje: „Luka predstavlja dobro u opštoj upotrebi od interesa za Crnu Goru i dostupna je na korišćenje, pod jednakim uslovima, svim zainteresovanim fizičkim i pravnim licima u skladu sa zakonom. Lučko zemljište i infrastruktura su u državnoj svojini. Lučka suprastruktura može biti u svojini pravnih ili fizičkih lica.“

Prema navedenom zakonu, luka označava morsku luku, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipulisanje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale ekonomske djelatnosti koje su s tim

⁹ Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1978., str. 367

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Vilke S., Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, Pomorski zbornik, Vol.41, No.1, 2003., str. 337 - 359

¹² Zakon o lukama, "Službeni list Crne Gore", br. 51/2008 i 40/2011

djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi (član 4. stav 1. tačka 5).

Kirinčić R., polazi od stanovišta da: „moderna luka sa svojim sadržajima omogućava odvijanje svih aktivnosti koje zahtijevaju savremena tehnologija i ekonomika pomorskog transporta. U takvoj luci brod nastaje, obavlja trgovačke aktivnosti, u njoj je zaštićen kad ne plovi, u njoj se sandbijeva sa svim neophodnim namirnicama, obavlja potrebne popravke i, konačno, na kraju svojega vijeka, tu završava na rezalištu“.¹³

1.2. Istorijski razvoj luka

Istorijski posmatrano, prvi moreplovci Egipćani i Feničani, svoja plovila nakon dnevne plovidbe noću, ili u slučaju nevremena izvlačili su u prirodne uvale koje su bile dovoljne da pruže zaštitu od mora, odnosno, od oštećenja plovila.

Prve luke nastale su nagomilavanjem kamenih blokova, koji su stavljani da bi se na taj način stvorila umjetna uvala, a što je predstavljalo prve pomorsko – lučke tvorevine koje su se vremenom usavršavale, povećavale svojim gabaritima, izgradnjom obale u cilju lakšeg priveza plovila, kao i lakšeg ukrcaja i iskrcaja tereta.

Pored luka, „počela je izgradnja i drugih pratećih sadržaja – skladišta, raznih utvrđenja, hramova i sl. Među prvim pomorskim lukama pominju se: Mitilini, Korint, Pirej i Aleksandrija“.¹⁴

U Rimskom carstvu uvodi se novi model gradnje, nove tehnike građenja i u tom vremenu nastale su velike morske trgovačke luke – npr. Anzi, Ostia i dr., a pored morskih luka koje su korišćene za trgovinu, rimljani su gradili i vojne morske luke.

Srednji vijek donosi drugačiji razvoj pomorskih aktivnosti, jer se više razvijao promet usluga između sjevernog i istočnog Sredozemlja, i tek krajem srednjeg vijeka javila se potreba za izgradnjom većih luka, koje su u mogućnosti da prihvataju veća plovila, robu i teret, odnosno da predstavljaju mjesta za ukrcaj, iskrcaj i pretovar, tereta i putnika.

¹³ Kirinčić J., Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb, 1991., str. 10

¹⁴ Ibid, str. 9

2. PRAVNA REGULATIVA – PRAVNI POJAM POMORSKE LUKE

Primjenjivi zakonski propisi i podzakonski akti prema kojima se razvijao model upravljanja lučkim sistemom i pravna regulativa luka u Crnoj Gori su:

1. Ustav Crne Gore¹⁵,
2. Zakon o koncesijama¹⁶,
3. Zakon o lukama¹⁷,
4. Zakon o morskom dobru¹⁸,

Pravni pojam i uređenje pomorskih luka određuju zakonski propisi države gdje su locirani. Svaka država, normiranjem režima morskih luka mora riješiti nedostake i probleme pravnog i administrativnog uređenja luka kao morskog dobra. Režim luke podrazumjeva da se odredi u koju vrstu luka spada i da se pravno definiše vrsta. Vlada određuje luke i propisuje uslove koji su otvoreni za međunarodni ili unutrašnji saobraćaj. Luka za međunarodni saobraćaj mora biti takva da njenom upotrebom budu jednaki uslovi svim brodovima koji je posjećuju bez obzira čiju zastavu viju odnosno čiju državnu pripadnost imaju. To predstavlja jedno od osnovnih načela međunarodnog pomorskog prava.¹⁹

Režim pomorske luke podrazumjeva skup pravnih odnosa koji nastaju povodom dolaska broda u luku, boravka i položaja u luci, nadzorom broda u luci, korišćenjem luke radi poslova ukrcaja i iskrcaja tereta koje brod obavlja u luci, kao i drugih poslova zbog kojih brod uplovljava u luku. Morske luke služe prekomorskoj trgovini i otvorene su za međunarodni saobraćaj. Međutim, kada država proglasi luku otvorenom za međunarodni saobraćaj, u nju imaju pravo ulaziti strani brodovi bez obzira na njihovu državnu

¹⁵ "Službeni list Crne Gore", br. 1/07 i 38/13

¹⁶ "Službeni list Crne Gore", br. 8/09

¹⁷ "Službeni list Crne Gore", br. 51/08 i 40/11

¹⁸ "Službeni list Republike Crne Gore", br. 4/92, 59/92, 27/94, „Službeni list Crne Gore“, br. 51/08, 21/09, 73/10 i 40/11

¹⁹ Jakaša B., Međunarodni režim morskih luka, Narodne novine, Zagreb, 1965.,str. 104

pripadnost. Ipak, postoje izuzeci, da se može uskratiti pravo ulaska u luku prema brodovima one države koja protivpravno postupa sa njenim brodovima u svojim lukama.

Zakon o morskom dobru pokušao je da objedini sve pravne propise i zakonske akte o morskim lukama i morskom dobru. Morsko dobro je i dalje zadržalo tradiciju ovih prostora statusa lučkog zemljišta kao morskog dobra, odnosno opšteg dobra od interesa za Crnu Goru na kojem se ne može sticati vlasništvo niti druga stvarna prava po bilo kom osnovu. Prema Zakonu o morskom dobru, „More, morska obala i ostrva, vode, vazdušni prostor, rudno blago i druga prirodna bogatstva, ali i zemljište, šume, biljni i životinjski svijet, drugi dijelovi prirode, nekretnine i stvari od posebnog kulturnog, istorijskog, ekonomskog i ekološkog značenja, za koje je zakonom određeno da su od posebnog interesa za Crnu Goru, imaju njenu ličnu zaštitu“²⁰

Prema Zakona o morskom dobru „morsko dobro je opšte dobro od interesa za Crnu Goru, ima njenu ličnu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uslovima i na način propisan ovim zakonom. Morskim dobrom, smatra se morska obala, luke, lukobrani, navozi, nasipi, sprudovi, kupališta, hridi, limani, grebeni, vrulje, izvori i vrela na obali, ušća rijeka koje se ulivaju umore, kanali spojeni sa morem, podmorje, morsko dno i podzemlje kao i unutrašnje morske vode i teritorijalno more, živa i neživa bogatstva u njima i živa i neživa bogatstva epikontinentalnog pojasa.” (član 2 Zakona).

Prema zakonskoj definiciji, luke se u svojim granicama lučkih područja smatraju morskim dobrom. Morsko dobro definisano je kao opšte dobro. Ovaj pravni režim temelji se na dva ključna načela:

- na načelu da su stvari u opštoj upotrebi i izvan pravnog prometa (lat. *Res extra commercium*)
- na načelu jedinstva zemljišta i zgrade, tj. jedinstvenosti nekretnine (lat. *Superficies solo cedit*).

²⁰ Zakon o morskom dobru, "Sl. list Republike Crne Gore", br. 14/92 59/92, 27/94 "Sl. list Crne Gore", br. 51/08, 21/09, 73/10 i 40/11)

Posljedica ovih načela je zabrana sticanja prava vlasništva i drugih stvarnih prava na nekretninama unutar tog režima, a morskim dobrom tj. lučkim prostorom ekonomski se raspolaže kroz administrativnu dozvolu za korištenje – koncesije.²¹

Kategorizacijom, tj. razvrstajem luka na osnovu stvarnih prometnih i drugih mjerila Crna Gora se odredila prema glavnim prometnim i logističkim pravcima. Zakon određuje, osim luka otvorenih za javni promet, i luke posebne namjene, što čini podjelu luka prema namjeni kojoj služe.

Donošenjem Zakona o morskom dobru i Zakona o lukama, stvoren je pravni i teorijski okvir za razvoj nacionalnog lučkog sistema, „međutim još uvijek postoje problemi u sprovođenju zakonskih odredbi u praksi, te se pritom javlja dosta nedostataka, kako pravnog tako prometnog i ekonomskog značenja:

1. Zakonsko – pravni: transformacija društvenih preduzeća lučkih operatera i ovlaštenika prvenstvene koncesije koja su zbog pada prometa opterećena finansijskim teškoćama dodjela koncesija i nakon toga raspisivanje javnog tendera za dodjelu koncesije, ostvaruje se postepeno i to samo za obavljanje usluga bez ozbiljnijih lučkih projekata preuveličan uticaj instituta morskog dobra.

2. Prometni: - nejasnoće u utvrđivanju mjesta i uloge lučkog sistema – problemi luka često se razmatraju izdvojeno kao samostalni ekonomski i prometni subjekti, zaboravljajući pritom da je lučki sistem dio nacionalne ekonomije i ukupnih nacionalnih i međunarodnih prometnih i logističkih lanaca sa izrazito visokim ekonomskim multiplicirajućim učincima.²²

U lučkom sistemu još uvijek nije jasno utvrđen značaj, položaj i djelokrug poslovanja pojedinih luka.

U okviru zakonskih i pravnih propisa potrebno je pronaći rješenje koje će omogućiti crnogorskom lučkom sistemu ostvarenje njegove osnovne funkcije, a to je podsticanje

²¹ Borković, I., Pravna priroda koncesije, Zbornik Pravni fakultet Split, XXXVIII/1-2, Split, 1991., str. 87

²² Batur T., Pravni status morskih luka i lučka politika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 2010., str. 682

ekonomskog razvoja luka i njihovih zaleđa, razvoj prometnih i ekonomskih djelatnosti radi brže integracije zemlje u međunarodne prometne i ekonomske tokove.²³

2. 1. Luke kao morsko dobro *de lege lata*

Zakon o morskom dobru propisuje, da je morsko dobro, dobro od opšteg interesa za Crnu Goru, a Zakon o lukama, da se luke smatraju pomorskim dobrom, da se na pomorskom dobru ne može sticati pravo vlasništva niti druga stvarna prava po bilo kom osnovu. Zbog nevlasničkog karaktera morskog dobra, ono se može koristiti isključivo putem koncesija koje obuhvataju posebnu upotrebu ili ekonomsko korišćenje dijela pomorskog dobra. Institut koncesija uređen je Zakonom o koncesijama.

Međutim, za obavljanje lučkih djelatnosti kao posebne vrste ekonomskih djelatnosti, važe odredbe Zakona o lukama koji je *lex specialis*, dok je koncesija uređena Zakonom o koncesijama.

Koncesije se mogu dati pravnom ili fizičkom licu na osnovu javnog prikupljanja ponuda, a odnosi između korisnika koncesije uređuju se ugovorom , u skladu sa posebnim zakonom.

Zakon o koncesiji uređuje uslove, način i postupak koncesije, kao i predmet koncesije. Iz navedenog proizlazi da se Zakon o koncesijama, kao opšti zakon donesen sa svrhom ostvarenja jedinstvenog sistema davanja koncesija, primjenjuje na sve postupke davanja koncesija, te druge postupke koji se povodom njih vode.

2.2. Luke kao morsko dobro *de lege ferenda*

Pitanje jedinstvenosti nekretnine, odnosno jedinstva zemljišta i zgrade svakako jedna od bitnih prepreka za povećanje ulaganja u lučki sektor. Stoga bi bilo korisno izvršiti

²³ Ibidem.

usklađivanje i noveliranje Zakona o morskome dobru i Zakon o lukama, i to u cijelom nizu odredbi, kao sistemskim propisom koji tu mogućnost predviđa. Samo izmjenama ovih propisa i njihovim eventualnim usklađivanjima, otvorila bi se pravna mogućnost razbijanja jedinstva zemljišta i zgrade na morskome dobru i sticanje prava vlasništva na objektu dok traje koncesija. Do tada u ovom režimu vrijedi načelo jedinstvenosti nekretnine, bez izuzetka. Međutim, smatramo da bi jasnije definisanje pitanja nadoknade za ulaganja na morskome dobru po prestanku koncesije svakako, moglo povećati privlačnost ulaganja u naše luke.²⁴

3. Područje luke

Lučko područje utvrđuje Vlada Crne Gore, Uredbom o određivanju lučkog područja za svaku pojedinu luku u skladu s dokumentima prostornog uređenja i planskim osnovama za upravljanje vodama. Lučko područje je ono koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti, kojim upravlja upravitelj luke i na kojem vrijedi poseban režim kontrole dolaska i odlaska polovila, te ulaska i izlaska vozila i osoba. Lučki akvatorij je dio vodnog puta u sklopu lučkog područja, u naravi prostor neposredno uz obalu, te izdvojena sidrišta.

Luka se ne može posmatrati sama za sebe bez lučke infrastrukture – operativne i osnovne. Operativna infrastruktura obuhvata lučka postrojenja i izgrađene objekte namijenjen komercijalnom pretovaru brodova (operativne obale, lučke gatove, ro-ro rampe, uređaje za privez brodova, privezišta), lučke drumske i željezničke saobraćajnice, elektro energetska, telekomunikaciona, vodovodna i kanalizaciona mreža i cjevovode unutar luke, koju je koncesionar dobio u koncesiju. Osnovna infrastruktura obuhvata lučke objekte, zaštite luke od vjetrova i visokih talasa (lukobrane i nasipe), i pristupa luci (označeno sidrište, lučki akvatorijum, izgrađene drumske i željezničke saobraćajnice, elektroenergetski, telekomunikacioni, vodovodni, kanalizacioni vodovi i cjevovodi do

²⁴ Batur T., *op.cit.*, str. 687

luke) koju mogu da koriste, pod jednakim uslovima, svi koncesionari u luci (čl. 4 stav 2 tačka 2, alineja 2a i 2b Zakona o lukama).

4. Djelatnost pomorskih luka

Pomorske luke predstavljaju važna središta prometa, trgovine i industrije, te se njihove tehnološko-ekonomske funkcije pojavljuju u tri oblika:

1. kao prometna funkcija,
2. kao trgovačka funkcija i
3. kao industrijska funkcija.

Primarna i osnovna je prometna funkcija iz koje u svim daljnjim fazama proizlaze ostale dvije funkcije. No, ovdje je potrebno napomenuti kako se u djelovanju ukupnog sistema pomorske luke te tri funkcije nalaze u međusobnoj vezi. Tačnije, prometna funkcija preduslov je postojanja trgovačke i industrijske funkcije.²⁵

Osnovni sadržaj prometne funkcije pomorske luke je prekrcaj tereta i putnika i veza između pomorskog i kopnenog prometa. Kako bi se ta djelatnost mogla nesmetano obavljati, potrebno je da pomorska luka ispuni sljedeće zahtjeve:

1. da raspolaže adekvatnim prekrcajnim kapacitetima,
2. da ima odgovarajuću kopnenu povezanost sa zaleđem i
3. da ima adekvatne pomorske veze.

Trgovačka funkcija pomorske luke u potpunoj je zavisnosti od prometne, jer bez razvijene prometne funkcije i bez velike koncentracije prometa u pomorskoj luci, ne postoji ni razvijena trgovačka funkcija. Kako bi pomorska luka mogla uspješno obavljati svoj trgovačku funkciju, odnosno da bi služila kao posrednik u prometu između dva područja koja su međusobno „presječena“ morem, ona treba zadovoljiti određene uslove:

²⁵ Filipović-Grčić S., *op.cit.*, str. 9

1. da ima dobru kopnenu i pomorsku povezanost,
2. da ima dovoljne količine robe koje se nalaze u lučkom području i
3. da ima odgovarajući skladišni kapacitet.

Trgovačka funkcija u pomorskoj luci obuhvata:

1. kupoprodaju robe i
2. dodatne zahvate na robi (pakiranje, prepakiranje, punjenje, pretakanje, miješanje, sortiranje itd.) koji povećavaju tržišnu vrijednost robe.²⁶

Pomorske luke postaju optimalna mjesta za smještaj čitavog niza industrijskih grana. U njima se obavlja industrijska prerada sirovina i proizvodnja gotovih proizvoda. Industrija se više locira u pomorskim lukama i lučkim područjima kako bi se iskoristile mogućnosti koje pruža more kao najekonomičniji prometni put za sniženje prevoznih troškova industrijskih sirovina. Najviši domet industrijske funkcije pomorske luke je organizovana industrijska zona u lučkom području. Koncentracija industrije u pomorskim lukama osigurava znatne ekonomske učinke, a to su, i:

1. povećavanje obima pretovara čime se povećava zaposlenost brodarka i luka,
2. olakšava se i povećava uključivanje države u međunarodnu razmjenu,
3. pozitivno se utiče na privredni razvoj i povećanje nacionalnog dohotka,
4. povećavaju se konkurentne sposobnosti industrije smještene u lukama prema istovrsnim industrijama koje su locirane u unutrašnjosti zemlje,
5. uvode se nova tehničko-tehnološka rješenja, itd.²⁷

Vezano za razvoj industrijske funkcije, pomorska luka mora zadovoljiti sljedeće uslove:

1. da ima odgovarajući položaj i značaj u prometnom sistemu zemlje i širem gravitacijskom zaleđu,

²⁶ Ibid., str. 10

²⁷ Filipović-Grčić S., op.cit., str. 10

2. da ima povoljan položaj prema izvorima sirovina,
3. da ima povoljan položaj prema tržištu,
4. da ima dovoljan stepen koncentracije tereta i pomorskih linija od/do luke i
5. da ima dobru privrednu razvijenost gravitacijskog zaleđa.

U razvijenim zemljama pomorske luke imaju važnu ulogu u ekonomskom razvoju. One služe za uvoz sirovina i izvoz industrijskih proizvoda. Za razvoj zemalja zapadne Evrope važnu ulogu imaju pomorske luke Rotterdam, Antwerpen ili Hamburg.²⁸

Na važnu ulogu velikih nacionalnih pomorskih luka u privrednom životu zemlje ukazuju mnoge činjenice. Pomorske luke omogućavaju lakši pristup svjetskom tržištu i pogoduju razvoju trgovine s velikim krugom zemalja, a da se pritom ne koriste skupi posrednici. Takođe, u pomorskim lukama se razvijaju razne poslovne djelatnosti kao što su pomorski agenti, špediteri, brokeri, osiguravajuća društva, transportne djelatnosti – posebno brodarstvo, organizacije za ekspertize broda i tereta, radionice za popravak, brodogradilišta itd.

5. Podjela pomorskih luka

Obilježja pomorske luke zavise od njene prometne funkcije i od fizičkih, ekonomskih i političkih svojstava. Pomorske luke imaju svoja vlastita svojstva, kao što ih imaju i brodovi, a potrebno je istaknuti kako im neka svojstva mogu biti istovjetna s brodovima. Ako se prihvati navedeno gledište tada su i njihova zajednička tehničko-tehnološka svojstva određena njihovim geografskim, ekonomskim i pravnim obilježjima.

Pomorske luke se mogu podijeliti u više vrsta:

1. vrste pomorskih luka po geografskom položaju (morske, riječne, kanalske, lagunske, ostrvske i jezerske),

²⁸ Ibidem.

2. vrste pomorskih luka prema načinu izgradnje (prirodne i umjetne),
3. vrste pomorskih luka po namjeni (zaklonske, ratne, trgovačke i ribarske),
4. vrste pomorskih luka po vrsti tereta (generalni teret, rasuti teret, tekući teret, putničke pomorske luke i specijalizovane pomorske luke),
5. vrste pomorskih luka po djelatnostima (prometne, prometno-industrijske i industrijske),
6. vrste pomorskih luka po robnim tokovima (uvozne i izvozne),
7. vrste pomorskih luka po njihovom značenju (svjetske, međunarodne, nacionalne, regionalne i lokalne) i
8. vrste pomorskih luka po veličini (male pomorske luke, srednje pomorske luke i velike pomorske luke).²⁹

Zakon o lukama Crne Gore³⁰ predviđa podijelu luka *prema vrsti pomorskog saobraćaja*, i dijele se na:

- 1) luke otvorene za međunarodni i unutrašnji saobraćaj;
- 2) luke otvorene samo za unutrašnji saobraćaj.

Podjela luka *prema namjeni*. Luke se dijele na:

- 1) trgovačke luke;
- 2) luke nautičkog turizma - marine;
- 3) brodogradilišne luke;
- 4) ribarske luke.

Uslove koje moraju ispunjavati luke propisuje Vlada. Odluku o podjeli luka donosi Vlada. Dio luke može biti namijenjen za potrebe odbrane i bezbjednosti.

²⁹ Filipović-Grčić S., *op.cit.*, str. 8

³⁰ "Službeni list Crne Gore", br. 51/2008 i 40/2011, čl. 5. i 6.

Prema značaju luke se dijele na:

- 1) luke od nacionalnog značaja;
- 2) luke od lokalnog značaja.

Luke prema njihovom značaju određuje Vlada, na osnovu:

- 1) ukupno ostvarenog prometa, njegove strukture i učestalosti u zadnjih pet godina;
- 2) projektovanog kapaciteta;
- 3) stanja lučke infrastrukture i suprastrukture;
- 4) kvaliteta i značaja saobraćajnih veza sa zaleđem i drugim lukama;
- 5) prostorne i privredne mogućnosti razvoja;
- 6) postojanja slobodne zone;
- 7) vrste pomorskog saobraćaja.

6. UPRAVLJANJE LUKAMA

6.1. Organi upravljanja

Organ uprave vrši upravne i sa njima povezane stručne poslove koji se odnose na:

- 1) staranje o izgradnji, rekonstrukciji, održavanju i upravljanju osnovnom infrastrukturom, zaštitom i unaprjeđenjem osnovne infrastrukture;
- 2) nadzor nad korišćenjem luke, pružanjem lučkih usluga i obavljanjem ostalih djelatnosti u luci;
- 3) kontrolu nad izgradnjom, rekonstrukcijom, održavanjem i zaštitom operativne infrastrukture i suprastrukture;

4) obezbjeđenje uslova za obavljanje pomorskog saobraćaja i lučkih usluga u luci i na sidrištu luke;

5) primjenu domaćih propisa, međunarodnih sporazuma i standarda koji se odnose na luke;

6) pripremu planova razvoja luka koje donosi Vlada;

7) obezbjeđenje poslovanja luke u skladu s tržišnim principima;

8) pripremu kriterijuma za utvrđivanje visine naknada za korišćenje operativne infrastrukture;

9) pripremu koncesionog akta, učestvovanje u postupku za dodjelu koncesije i zaključivanje ugovora o koncesiji;

10) odobravanje iznosa naknade za lučke usluge na osnovu maksimalno utvrđenog iznosa ove naknade;

11) kontrolu izvršavanja ugovora o koncesiji;

12) regulaciju i koordinaciju odnosa i aktivnosti između koncesionara;

13) održavanje i korišćenje operativne infrastrukture i lučke suprastrukture koja je u državnoj svojini i koja nije data u koncesiju;

14) pripremu sadržaja i način vođenja registra koncesija;

15) druge poslove u skladu sa zakonom.

Sredstva za obavljanje poslova Organa uprave obezbjeđuju se u budžetu Crne Gore, po osnovu:

1) koncesione naknade;

2) naknada za upotrebu obale, brodsku ležarinu i sidrenje.³¹

³¹ član 9. Zakon o lukama

6.2. Morsko dobro – upravljanje morskim dobrom

Morsko dobro je dobro od opšteg interesa za Crnu Goru, ima njenu ličnu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uslovima i na način propisan Zakonom o morskom dobru. Na morskom dobru ne može se sticati pravo vlasništva niti druga stvarna prava, po bilo kom osnovu.

Morskim dobrom, smatra se morska obala, luke, lukobrani, navozi, nasipi, sprudovi, kupališta, hridi, limani, grebeni, vrulje, izvori i vrela na obali, ušća rijeka koje se ulivaju u more, kanali spojeni sa morem, podmorje, morsko dno i podzemlje kao i unutrašnje morske vode i teritorijalno more, živa i neživa bogatstva u njima i živa i neživa bogatstva epikontinentalnog pojasa. Morskim dobrom, smatraju se i obale vode rijeke Bojane na teritoriji Crne Gore (član 2 Zakona).

Morskom obalom, smatra se pojas kopna ograničen linijom do koje dopiru najveći talasi za vrijeme najjačeg nevremena, kao i dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korišćenju mora za pomorski saobraćaj i morski ribolov i za druge svrhe koje su u vezi sa korišćenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara, računajući od linije koja je horizontalno udaljena od linije do koje dopiru najveći talasi za vrijeme najjačeg nevremena. Pod obalom rijeke Bojane, u smislu Zakona o morskom dobru, smatra se pojas kopna koji je širok najmanje šest metara računajući od linije koja je vodoravno udaljena od linije srednjeg dvadesetogodišnjeg vodostaja. Skupština Crne Gore može utvrditi širinu morske obale za pojedina područja i preko utvrđene granice. Organ državne uprave nadležan za poslove vodoprivrede u saradnji sa organizacijom nadležnom za hidrometeorološke poslove utvrdiće liniju srednjeg dvadesetogodišnjeg vodostaja rijeke Bojane. (član 3 Zakona).

6.2.1. Upravljanje morskim dobrom

Morskim dobrom upravlja, javno preduzeće. Morsko dobro može se dati na korišćenje pravnom licu, fizičkom licu, domaćem ili stranom licu za obavljanje privredne ili druge dozvoljene djelatnosti ili za privez plovnog objekta.

naknada koja se eplaća za korišćenje morskog dobra je prihod javnog preduzeća i koristi se za zaštitu, uređenje, unapređenje morskog dobra, kao i za izgradnju infrastrukturnih objekata za potrebe morskog dobra.

6.3. Lučka uprava

Lučka uprava – je pravno lice *sui generis*. Vlada osniva lučku upravu uredbom, u kojoj se, između ostalog, moraju odrediti lučke djelatnosti odnosno građevine i objekti podgradnje i nadgradnje na lučkom području. Dakle, u uredbi treba popisati sve lučke objekte na lučkom području, a ne samo one za koje se može dobiti koncesija. Novina je da imovinu lučke uprave ne čine samo prihodi, već i sredstva pribavljena od osnivača.³²

Djelatnost lučke uprave je:

1. briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju morskog dobra koje predstavlja lučko područje;
2. gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se finansira iz proračuna osnivača lučke uprave;
3. stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje);
4. osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe;

³² Bolanča D., Pravni status luka unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2012., str. 273

5. osiguravanje pružanja usluga od opšteg interesa ili za koje ne postoji ekonomski interes drugih ekonomskih subjekata;
6. usklađivanje i nadzor rada ovlašćenika koncesije koji obavljaju ekonomsku djelatnost na lučkom području;
7. donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području skladno propisima koji uređuju slobodne zone;
8. drugi poslovi utvrđeni zakonom.

Prihodi lučke uprave - prihodi lučke uprave dio su njene imovine. Korisnici usluga u lukama plaćaju:

- 1) naknade za lučke usluge;
- 2) naknade za upotrebu obale, brodsku ležarinu i sidrenje.

Naknade za lučke usluge su prihod koncesionara, a maksimalni iznos naknada za lučke usluge u lukama od nacionalnog značaja utvrđuje Organ uprave, a za luke od lokalnog značaja Pravno lice, u skladu sa ugovorom o koncesiji.

U određivanju maksimalnog iznosa Organ uprave, odnosno Pravno lice će voditi računa da ne ugrozi poslovanje koncesionara i javni interes.

Koncesionar je dužan da javno objavi visinu naknada za svaku vrstu lučkih usluga.

Naknada za upotrebu obale plaća se za brod koji koristi luku za ukrcavanje ili iskrcavanje tereta, putnika ili vozila, odnosno plovni objekat koji se u luci čuva, održava, popravlja, oprema i sidri.

Brodska ležarina plaća se za brod koji koristi luku u druge svrhe, osim ukrcavanja ili iskrcavanja tereta, putnika ili vozila i popravke, odnosno prepravke brodova.

Naknada za sidrenje može se naplaćivati za brod koji koristi sidrište luke.

Naknade koje se dobijaju za luke od nacionalnog značaja su prihod bužeta Crne Gore, a za luke od lokalnog značaja Pravnog lica i koriste se za:

- 1) izgradnju, rekonstrukciju i održavanje osnovne infrastrukture i operativne infrastrukture i suprastrukture;
- 2) održavanje dubina u luci i na sidrištu luke;
- 3) poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti i zaštite mora od zagađenja s plovnih objekata u luci i na sidrištu luke;
- 4) troškove poslovanja Organa uprave, odnosno Pravnog lica.³³

Naknade ne plaćaju javni i ratni brodovi i čamci Crne Gore, kao ni strani ratni brodovi i brodovi kada borave u luci radi iskrcavanja spašenih brodolomnika, umrlih ili bolesnih lica i njihovih pratilaca za vrijeme dok traju te radnje.

Visinu naknada propisuje Ministarstvo, a na osnovu namjene luke, značaja luke, vrste pomorskog saobraćaja i stanja lučke infrastrukture i drugih elemenata.

7. Korišćenje morskog dobra – Luka

Morsko dobro odnosno njegov dio može se dati na korišćenje pravnom ili fizičkom licu, domaćem ili stranom.

Korisnik morskog dobra ne može prenijeti svoja prava i obaveze na drugo pravno ili fizičko lice bez saglasnosti javnog preduzeća.

Ekonomsko korišćenje morskog dobra podrazumjeva korišćenje za obavljanje ekonomskih djelatnosti, sa ili bez korišćenja postojećih građevina i drugih objekata na morskom dobru, sa ili bez gradnje novih građevina i drugih objekata na morskom dobru.

³³ član 13 Zakona o lukama.

8. Koncesije i naknade

Koncesija podrazumjeva korišćenje luke ili dijela luke, lučke infrastrukture i suprastrukture, pružanje lučkih usluga i obavljanje ostalih djelatnosti u luci koje su sa tim uslugama u privrednoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi. Predmet koncesije može biti i izgradnja, rekonstrukcija i održavanje lučke infrastrukture i suprastrukture po BOT sistemu uključujući i druge oblike ovog sistema.

Koncesije su pravo na obavljanje lučkih djelatnosti, korištenje postojeće pod-gradnje i nadgradnje, te gradnje novih građevina i drugih objekata nadgradnje i podgradnje stiče se na temelju koncesije. Dakle, koncesionari više nisu samo određena trgovačka društva (dionička društva ili društva s ograničenom odgovornošću).

Vrste koncesija

Zakon o koncesijama³⁴ predviđa četiri vrste koncesija:

1. koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, koja ne zahtijeva korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području;
2. koncesija za obavljanje ostalih ekonomskih djelatnosti koje ne zahtijevaju korišćenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području;
3. koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, koja zahtijeva korišćenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području;
4. koncesija za obavljanje ostalih ekonomskih djelatnosti koja zahtijeva korišćenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području.

³⁴ Zakona o koncesijama ("Sl. list Crne Gore", br. 08/09)

8.1. Rok trajanja koncesije

Koncesija se daje na rok do 30 godina. Izuzetno, koncesija se može dati najviše do 60 godina, uz saglasnost Skupštine Crne Gore³⁵. Rok trajanja koncesije određuje se u zavisnosti od predmeta koncesije, ukupnih ekonomskih efekata koji se koncesijom postižu, visine, namjene i dinamike investicije po BOT sistemu uključujući i druge oblike ovog sistema, kao i vremena potrebnog za povraćaj te investicije.³⁶

Ugovorom o koncesiji može se predvidjeti produženje trajanja koncesije do polovine roka na koji je koncesija data, ako je nakon zaključivanja ugovora došlo do promjene koja otežava ispunjenje ugovora jedne od ugovornih strana, odnosno ako se ta promjena nije mogla predvidjeti u vrijeme zaključenja ugovora.

8.2. Nadležnost i pokretanje postupka za dodjelu koncesije

Odluku o dodjeli koncesije donosi Vlada u skladu sa propisima koji uređuju oblast koncesija. Ako se u luci ne može dodijeliti koncesija, Vlada može cijeneći javni interes osnovati jedno ili više privrednih društava koja će pružati lučke usluge.

Postupak dodjele koncesija na morskom dobru (izvan luka) - sadrži dvije definicije koncesije.

Prvo, koncesija je pravo kojim se dio pomorskog dobra djelimično ili potpuno isključuje iz opšte upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili ekonomsko korištenje fizičkim i pravnim osobama, skladno prostornim planovima.

Drugo, koncesija je pravo kojim se dio morskog dobra djelimično ili potpuno isključuje iz opšte upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili ekonomsko korištenje pravnim osobama i fizičkim osobama registrovanim za obavljanje obrta.³⁷

³⁵ član 15 Zakona o lukama

³⁶ Orlandić R., Autorizovana predavanja, Fakultet za poslovne i mediteranske studije Tivat, 2017.

³⁷ Ibidem.

Postupak za dodjelu koncesije u luci od nacionalnog značaja pokreće Organ uprave.
Postupak za dodjelu koncesije u luci od lokalnog značaja pokreće pravno lice.

8.3. Koncesioni akt

Osnov za dodjelu koncesije je koncesioni akt.

Koncesioni akt sadrži:

- 1) predmet koncesije, odnosno detaljan opis luke ili dijela luke sa pripadajućom lučkom infrastrukturom i suprastrukturom, vrste lučkih usluga i privrednih djelatnosti koje će biti predmet koncesije;
- 2) procjenu visine investicije po BOT sistemu uključujući i druge oblike ovog sistema, kao i stanje objekata i opreme nakon isteka roka trajanja koncesije;
- 3) rok trajanja koncesije;
- 4) procjenu finansijske i tehničke izvodljivosti lučkih usluga ili privrednih djelatnosti i BOT sistema uključujući i druge oblike ovog sistema;
- 5) analizu procjene uticaja na životnu sredinu;
- 6) analizu, procjenu i uravnoteženje rizika između koncedenta i koncesionara;
- 7) uslove koje mora da ispunjava ponuđač, a odnose se na: registraciju u Crnoj Gori, stručne kvalifikacije, finansijsku sposobnost, tehničku opremljenost, osiguranje i druge reference i dokaze;
- 8) očekivane iznose koncesione naknade i naknada za korišćenje lučke infrastrukture;
- 9) tendersku dokumentaciju;
- 10) predlog ugovora o koncesiji;

11) obavezu ponuđača da podnose izjavu o namjerama i investicioni program o ekonomskoj opravdanosti ulaganja po BOT sistemu uključujući i druge oblike ovog sistema, sa izdatom garancijom za kvalitetno izvršenje poslova koji su predmet koncesije;

12) kriterijume za dodjelu koncesije na transparentnoj, nediskriminatornoj, objektivnoj i relevantnoj osnovi;

13) druge elemente od značaja za dodjelu koncesije.

Postupak za dodjelu koncesije u lukama se vodi u skladu sa ovim zakonom i drugim propisima koji uređuju oblast koncesija.³⁸

8.5. Ugovor o koncesiji

Ugovor o koncesiji se zaključuje u skladu sa postupkom za dodjelu koncesije i odlukom o dodjeli koncesije, između:³⁹

- 1) izabranog ponuđača i Organa uprave za luku od nacionalnog značaja;
- 2) izabranog ponuđača i Pravnog lica za luku od lokalnog značaja.

Ugovor o koncesiji po pravilu sadrži:

- 1) nazive ugovornih strana;
- 2) prava i obaveze ugovornih strana;
- 3) predmet koncesije, uslove, način i vrijeme korišćenja koncesije;
- 4) visinu, rokove, uslove i način plaćanja koncesionih naknada;

³⁸ Zakon o lukama, član 19

³⁹ Zakon o lukama, član 20

- 5) radnje vezane za dobijanje potrebnih ovlaštenja za sprovođenje aktivnosti u skladu sa ugovorom, kao i pravo Organa uprave da prati radove koji se izvode i usluge koje se pružaju od strane koncesionara;
- 6) način i rokove obezbjeđenja sredstava za finansiranje privredne djelatnosti (finansijski plan) i dinamiku ulaganja;
- 7) dužinu trajanja pripremnih radnji;
- 8) odredbe o potrebnom kvalitetu lučkih usluga i transferu tehnologije;
- 9) odredbe o visini i načinu obezbjeđenja garancija za izvršavanje ugovora;
- 10) obaveze koncesionara u vezi sigurnosti i bezbjednosti, transporta opasnih materija i zaštite životne sredine;
- 11) uslove za produženje ugovora;
- 12) uslove izmjena ili raskida ugovora i njihovim posljedicama u slučaju promijenjenih okolnosti i više sile;
- 13) opis događaja koji se smatraju višom silom;
- 14) sankcije i naknade za neispunjavanje obaveza ugovornih strana;
- 15) uslove obavljanja privredne djelatnosti, kriterijume i metode za određivanje cijena, odnosno tarifa roba i usluga za krajnje korisnike;
- 16) odredbe o pravima i obavezama u pogledu preduzimanja mjera obezbjeđenja opšte sigurnosti i bezbjednosti, zaštite zdravlja i životne sredine, kao i odgovornosti za naknadu štete prouzrokovane ugrožavanjem opšte sigurnosti i bezbjednosti i zaštite životne sredine;
- 17) pravo na prenos koncesije;
- 18) odredbe o vremenu i načinu predaje nepokretnosti, objekata, uređaja ili postrojenja koncedentu i stanju u kome se oni moraju predati;

19) način rješavanja sporova.

8.5. Ustupanje koncesije

Zakon o lukama predviđa mogućnost ustupanja koncesije.

Koncesionar, uz pisanu saglasnost koncedenta, može da prenese dio ili sva prava i obaveze iz ugovora o koncesiji na treće lice.⁴⁰ Prenos prava i obaveza ne oslobađa koncesionara odgovornosti za ispunjavanje obaveza iz ugovora o koncesiji.

8.6. Prestanak i oduzimanje koncesije

Prestanak i oduzimanje koncesije regulisano je Zakonom o lukama. Prema navedenom zakonu, odnos između koncedenta i koncesionara prestaje:

- 1) istekom roka na koji je zaključen ugovor o koncesiji;
- 2) u slučaju da nasljednici, odnosno pravni sljedbenici ne zatraže potvrdu koncesije u roku od 30 dana od smrti koncesionara, odnosno brisanja koncesionara iz registra privrednih društava;
- 3) raskidom ugovora o koncesiji u skladu sa propisima kojim se uređuju obligacioni odnosi;
- 4) oduzimanjem koncesije.⁴¹

Koncesija će se oduzeti, ako:

- 1) je pokrenut postupak stečaja ili likvidacije koncesionara, osim u slučaju postupka reorganizacije po zakonu kojim se uređuje insolventnost privrednih društava, pod uslovom da koncesionar izvršava obaveze iz ugovora o koncesiji;

⁴⁰ Zakon o lukama, član 21

⁴¹ Zakon o lukama, član 22

- 2) je koncesija data na osnovu netačno iskazanih podataka koji su od značaja za dodjelu koncesije;
- 3) se obavljanjem koncesione djelatnosti ugrožava životna sredina i zdravlje ljudi ili zaštićena područja i objekti, što se u vrijeme davanja koncesije nije moglo predvidjeti, niti se može spriječiti osim oduzimanjem koncesije, odnosno prestankom obavljanja koncesione djelatnosti;
- 4) koncesionar izvrši prenos koncesije bez pisane saglasnosti koncedenta;
- 5) koncesionar i pored pisanog upozorenja od strane Organa uprave odmah, a najkasnije u roku od sedam dana, ne uskladi visinu naknada za lučke usluge;
- 6) koncesionar ne poštuje red u luci;
- 7) se koncesionar ne pridržava investicionog programa iz ugovora o koncesiji;
- 8) koncesionar ne plaća koncesionu naknadu u skladu sa ugovorom o koncesiji;
- 9) koncesionar ne obavlja djelatnost u skladu sa ugovorom o koncesiji;
- 10) koncesionar i pored pisanog upozorenja od strane Organa uprave ne ukloni o svom trošku odmah, a najkasnije u roku od 60 dana, izgrađene objekte lučke infrastrukture i suprastrukture koji nijesu predviđeni ili su suprotni ugovoru o koncesiji. Objekti koncesionara, nakon oduzimanja koncesije, će se ukloniti o trošku koncesionara kome je oduzeta koncesija.

8.7. Uklanjanje lučke suprastrukture

Koncesionar koji je izgradio objekte lučke suprastrukture⁴² po osnovu koncesije, iste će ukloniti nakon prestanka ugovora o koncesiji, osim ako ugovorom o koncesiji nije drukčije regulisano. U slučaju da koncesionar namjerava da proda objekte lučke suprastrukture koji su ostali u njegovom vlasništvu nakon prestanka ugovora o koncesiji, a koji su bili u funkciji koncesione djelatnosti, koncedent ima pravo preče kupovine u roku od 120 dana od dana dobijanja ponude koncesionara.

Po prestanku koncesionog odnosa po BOT sistemu uključujući i druge oblike ovog sistema koncesionar koncedentu predaje objekte lučke suprastrukture, koji su izgrađeni i angažovani za obavljanje djelatnosti u dobrom funkcionalnom stanju, u skladu sa ugovorom o koncesiji.

Organ uprave, odnosno Pravno lice će obezbijediti da koncesionar bude upisan u registar koncesija. Obavljanje koncesione djelatnosti nije uslovljeno upisom u registar koncesija. Sadržaj i način vođenja registra koncesija propisuje Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva.

9. Red i bezbjednost u lukama

Red u lukama se odražava od strane pravnih i fizičkih lica koja su ugovorom o koncesiji luka dobili na korišćenje određeno lučko područje. Lučka Kapetanija vrši nadzor nad održavanjem reda u lukama, nadzire plovidbu, pristajanje, privezivanje, odvezivanje i sidrenje brodova, čamaca i drugih plovnih objekata, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i tereta, nadgledanje postrojenja, uređaja i naprava koje su smještene u luci. Lica koja upravljaju plovnim objektima dužna su obavljati radnje na način koji nećeugroziti ljudske živote, ili nanjeti štetu drugim plovnim objektima, obali, ili postrojenjima luke.18 Brod tj.

⁴² Lučka suprastruktura obuhvata objekte i postrojenja izgrađene na lučkom području, kao što su poslovne zgrade, skladišta, silosi, rezervoari i instalacije, pretovarni mostovi, stalno učvršćeni ili pokretni kranovi i dizalice, pokretni dokovi, radionice i druge objekte i postrojenja.

plovilo mora biti spremno u svakom trenutku za neophodno manevrisanje. Plovni objekat koji je u luci na predviđenim mjestu mora posjedovati ispravne naprave za privez npr. bitve, plutače za vez, alke i sl. Moraju biti vezani na takav način da ne ometaju plovidbu ili kretanje lica i vozila na operativnoj obali.

Lice koje upravlja plovilom, a na zahtjev Lučke Kapetanije mora dozvoliti da se uz njega, uz njegov bok priveže drugo plovilo i da se preko tog plovila održava veza sa obalom.

Kada korisnik luke namjerava sidriti ili privezati, o tome mora da obavjesti Lučku Kapetaniju koja daje saglasnost. U koliko ocjeni da se ugrožava bezbjednost plovila, ljudi ili životne sredine Kapetanija neće izdati saglasnost. Plovni objekti koji pristižu u luku moraju smanjiti brzinu i ne smiju ometati plovne objekte koje izlaze iz luke.

Organ uprave, odnosno Pravno lice i koncesionar moraju obezbijediti ispunjavanje uslova u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše zaštita ljudskih života na moru.

Koncesionar u luci otvorenoj za međunarodni saobraćaj mora imati: izrađenu i odobrenu procjenu i plan bezbjednosti i imenovano lice odgovorno za bezbjednost u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše bezbjednost brodova i lučkih postrojenja.

Koncesionar koji vrši pretovar, transport i skladištenje opasnih tereta dužan je odrediti područje u luci na kojem će se vršiti pretovar i skladištenje tog tereta u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima kojima se regulišu opasni tereti.⁴³

Organ uprave, odnosno Pravno lice i koncesionar moraju obezbijediti ispunjavanje uslova utvrđenih međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše: sprječavanje zagađivanja životne sredine s brodova, zaštita morske sredine i priobalnog područja i civilna odgovornost za štetu izazvanu zagađenjem.

U lukama je zabranjeno ispuštati i odlagati u more i na obali čvrsti i tečni otpad, ulje i zauljane vode i ostatke tereta sa broda, kao i sve druge materije koje zagađuju životnu

⁴³ Orlandić R., *op.cit.*

sredinu, osim na mjestima gdje postoje postrojenja, oprema i uređaji za prihvati i rukovanje ovim materijama.

Pravno ili fizičko lice koje koristi postrojenja, opremu i uređaje dužno je preduzeti mjere za sprječavanje ispuštanja ili isticanja ulja i zauljanih voda, odnosno spriječiti širenje tih materija u more i na obalu.

Inspekcija nadležna za bezbjednost plovidbe će naložiti pravnom ili fizičkom licu koje zagađuje more da odmah prekine zagađenje i otkloni štetne posljedice. Ako pravno ili fizičko lice ne postupi po naredbi Inspekcija će naložiti čišćenje luke o trošku lica koje zagađuje more.⁴⁴

10. Razvoj pomorskih luka u Evropi

Pomorske luke predstavljaju strateški dio infrastrukture u svakoj pomorskoj državi, posebno danas kada se globalizacija i međunarodna trgovačka razmjena razvijaju velikom brzinom.

Morske luke danas predstavljaju složena čvorišta različitih načina transporta u čiji su rad uključeni brojni ekonomski subjekti. To je jedan od razloga zbog kojih treba težiti većem i snažnijem razvoju pomorskih luka u Evropi.

Tendencija razvoja pomorskih luka u Evropi zavisi od više faktora, a usmjereno je prema koncentraciji prometa na manji broj većih luka, koncentraciji različitih ekonomskih funkcija u istoj luci, težnjom za većom dodatnom vrijednošću, savremenim prometnim vezama sa zaledjem i većoj autonomnosti upravljanja pomorskom lukom.⁴⁵

Promjene u strukturi u međunarodnoj trgovini i razvoj pomorskog transporta imaju direktan uticaj na širenje i rast pomorskih luka. Za njihov razvoj važno je ispitati sve

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ Vilke, S., Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, Pomorski zbornik, Vol.41, No. 1/2003, str. 337-359

činiocce koji utiču na strukturne promjene u međunarodnoj ekonomiji, jer upravo te činjenice određuju budući razvoj pomorskih luka.

Finansiranje izgradnje lučkih kapaciteta, jedno je od najvažnijih pitanja razvoja pomorskih luka. Održavanje i izgradnja lučke infrastrukture (prilazni kanali, obale, lukobrani, željeznice isl.), u nadležnosti su javnih institucija koje upravljaju lukama, dok je izgradnja operativne lučke infrastrukture (skladišta, operativne radne površine isl) i suprastrukture (skladišta, prekrcajna oprema isl), u nadležnosti privatnih lučkih operatora. U ovom slučaju radi se o javno – privatnom partnerstvu, što danas predstavlja jedno od najprihvatljivijih načina razvoja lučkih kapaciteta u Evropi i svijetu.

Evropska unija podržava razvoj luka na Jadranu i ona mora pomagati i podsticati pomorske luke u njihovim naporima da rade efikasnije, sigurnije i ekološki održivije. Evropska unija može podržavajući pragmatične projekte, stimulisati luke da međusobno saraduju i razmjenjuju svoja pozitivna iskustva.⁴⁶

Kao neke od razvojnih tendencija razvoja pomorskih luka u Evropi mogu se navesti:

- 1) smanjenje učešća države u sufinansiranju infrastrukturnih projekata luka;
- 2) stvaranje povoljnijih uslova za ulaganje privatnog kapitala u izgradnju lučke infrastrukture i specijalizovanih lučkih terminala putem različitih oblika javno privatnog partnerstva;
- 3) podizanje efikasnosti i kvaliteta pružanja usluga radi osiguranja konkurentnosti prometnog pravca;
- 4) kontinuirano provoditi edukaciju i unapređenje lučkih radnika kako bi se podigao nivo sigurnosti i kvaliteta usluga;
- 5) standardizovati informaciona rješenja lučkih uprava s ciljem podizanja povećanja lučkih operacija;
- 6) podstaknuti razvoj luka kao logističkih centara;
- 7) podstaknuti korišćenje obnovljivih izvora energije u lučkom sektoru;

⁴⁶ Hlača, B., Politika Evropske unije i morske luke, Pomorstvo, Vol. 21, N.1/07, str. 221-232

8) primjenjivati inovacije u pogledu sprječavanja zagađenja životne sredine itd.⁴⁷

Tendencija razvoja pomorskih luka u Evropi, svakako će se kretati ka poboljšanju postojećih procesa koji se u njima odvijaju, koji su u vezi sa ukrcajem i iskrcajem i daljem prevoženjem putnika, roba, usluga, sa jednog na drugo mjesto. Stoga, očekuje se da će pomorske luke postati moderna logistička središta, što, neke od najvećih svjetskih luka, već jesu i danas.

⁴⁷ Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014-2020. g., dostupno: http://www.mpp.hr/UserDocsImages/JS_20MAR%20STRAT%20FINAL%20MPPI%2021-2-14.pdf (dostupno 15.01.2018.g.)

ZAKLJUČAK

Zakon o lukama je *lex specialis* zakon koji uređuje podjelu luka, upravljanje lukama, naknade, koncesije, red, inspeksijski nadzor kao i druga pitanja od značaja za luke u Crnoj Gori. Njegovim donošenjem započela je izgradnja novog sistema upravljanja lukama.

Zakonom su osnovane lučke uprave, koje imaju status javnih ustanova, a upravljaju lučkim područjima. Lučke djelatnosti obavljaju se na osnovu koncesija koje daje lučka uprava.

Pravni status luka određen je Zakonom o lukama. To su javna dobra, dobra od opšteg interesa, ne mogu biti u vlasništvu fizičkih ili pravnih lica, ali se mogu dati u vidu koncesija, shodno Zakonu o koncesijama.

Istorijski posmatrano, definicija luke se mijenjala, a ono što je uslovljavalo razvoj luke a time i njenu definisanost, su nagli razvoj ekonomije i sve veća zastupljenost pomorskog saobraćaja za prevoz tereta i putnika.

Razvoj luke, njen pravni status ne mogu se posmatrati samostalno, bez prateće infrastrukture-operativne i osnovne. Smatramo da bi ulaganja u razvoje luke trebalo graditi kroz privatno partnerstvo, poštujući odredbe Zakona o koncesiji, jer razvojem luke dolazi do ukupnog ekonomskog razvoja, porasta prihoda u državi u kojoj se nalazi luka.

Razvojem luka u Crnoj Gori postiže se svakim danom zavidniji položaj. Povoljni geografski položaj i relativno mali broj stanovnika uzrokuje privlačnost investiranja na pomorskom tržištu. Obezbjeđena je politička stabilnost, koja je osnov za inostrana ulaganja, što se ogleda i u našem slučaju, kroz izgradnju luka-marina: Porto Montenegro, Luštica Bay, Porto Novi.

LITERATURA

- Batur T., Pravni status morskih luka i lučka politika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 2010.
- Bolanča D., Pravni status luka unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj Zb. Pravni fakultet Sveučilište u Rijeci, 2012.
- Burić A., Međunarodno pravo mora i pomorsko pravo, 2016.
- Favro S., Kovačić M., Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Ogranak Matice hrvatske, Split, 2010.
- Filipović-Grčić S., Trendovi razvoja pomorskih luka, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016.
- Hlača, B., Politika Evropske unije i morske luke, Pomorstvo, Vol. 21, No 1/2007
- Jakaša B., Međunarodni režim morskih luka, Narodne novine, Zagreb, 1965.
- Kirinčić J., Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb, 1991.
- Orlandić R., Autorizovana predavanja, Fakultet za poslovne i mediteranske studije Tivat, 2017.
- Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1978.
- Tomić I., Prometna tehnologija luka, Centar prometnih znanosti, Institut prometnih znanosti, Zagreb, 1986.
- Vilke S., Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, Pomorski zbornik, Vol.41, No.1, 2003.
- Vučković V., FMS-Tivat, Bezbjednost jahti i marina, Tivat, 2012.

Zakoni i internet izvori:

- Zakon o lukama, "Službeni list CG", br. 51/2008.
- Zakon o morskom dobru ("Sl. list RCG", br. 14/92, 59/92, 27/94 "Sl. list Crne Gore", br. 51/08, 21/09, 73/10 i 40/11).
- Zakona o koncesijama ("Sl. list Crne Gore", br. 08/09)

Internet izvori

- <http://www.mpp.hr/UserDocsImages/JS20MAR%20STRAT%20FINAL%20MPP%20I%202021-2-14.pdf> (dostupno 15.01.2018.g.)