

NOVINE U ZAKONU O PRIJEVOZU U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU IZ 2013. GODINE

Mr. sc. NIKOLA MANDIĆ*
Prof. dr. sc. PETRA AMIŽIĆ JELOVČIĆ**

UDK 656.07(094.7)
347.799.1(094.7)
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 30.5.2014.
Prihvaćeno za tisak: 9.10.2014.

Djelatnost obavljanja javnog prijevoza u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj uređena je Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Pravo obavljanja javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu stječe se na temelju koncesije. Zakonom je regulirano dodjeljivanje koncesija za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, a temeljem njega donose se podzakonski propisi koji reguliraju uvjete i način dodjele koncesija za obavljanje te vrste prijevoza. U radu se prikazuju novine koje su nastale donošenjem izmjena i dopuna Zakona 2013. godine, kojima je ova materija usklađena s pravnom stečevinom Europske unije, te se ukazuje na nedostatke i probleme koji se mogu pojaviti u primjeni Zakona u praksi.

Ključne riječi: javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu; pravna stečevina Europske unije; dužobalne linije; sezonske linije; informatički sustav javnog obalnog linijskog pomorskog prometa; Upravno vijeće Agencije za obalni linijski pomorski promet; red plovidbe

1. UVOD

Djelatnost obavljanja javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (dalje – javni prijevoz) je djelatnost od osobitog javnog interesa za Republiku Hrvatsku. Materija javnog prijevoza na cjelovit način pravno je uređena *Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*¹ (dalje – *Zakon*).² Zakonom se osigurava redovita povezanost naseljenih otoka s kopnom i naseljenih otoka međusobno s primjerenim brojem dnevnih veza u oba pravca, a sve u cilju zadovoljenja potreba otočana, stvaranja boljih uvjeta za život na otocima i poticanje njihovog razvitka.

* Mr. sc. Nikola Mandić, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split, e-mail: nmandic@pfst.hr

** Dr. sc. Petra Amižić Jelovčić, izvanredni profesor, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split, e-mail: petra.amizic@pravst.hr

¹ Narodne novine, br. 33/06, 38/09, 87/09, 18/11 i 80/13.

² Materija obavljanja djelatnosti javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, pored *Zakona*, također je pravno uređena i *Zakonom o Jadroliniji, Rijeka*, Narodne novine, br. 11/96.

Javni prijevoz je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama³ prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga. (čl. 2., st. 1. *Zakona*)

Javni prijevoz u Republici Hrvatskoj obuhvaća ukupno 53 državne linije⁴ u čijem održavanju trenutno sudjeluje 13 brodara⁵ s ukupnom flotom od 75 brodova. Prema statističkim podacima za 2011. godinu ukupni broj prevezenih putnika u javnom prijevozu iznosio je 11.170.192, te 2.796.999 vozila, za 2012. godinu 11.157.009 putnika, te 2.764.073 vozila, dok je za 2013. godinu ukupan broj prevezenih putnika iznosio 11.350.111, te 2.785.395 vozila.⁶

Usklađivanje učestalosti putovanja, vrsta linije i kapacitet plovila na državnim linijama u javnom prijevozu utvrđuje se *Odlukom o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu*⁷.

³ Linija je relacija ili skup relacija od početka do završetka prijevoza na kojoj se obavlja prijevoz putnika, tereta i vozila prema objavljenom redu plovidbe s jednim ili više plovila. (čl. 4., st. 1., t. 1. *Zakona*) Linije na kojima se obavlja javni prijevoz moguće je razvrstati prema značenju i prema vrsti prijevoza. Prema značaju pravca, linije na kojima se obavlja javni prijevoz, razvrstavaju se na: 1. državne linije (linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno), 2. županijske i međuzupanijske linije (linije kojima se poboljšava pomorsko prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području jedne ili više županija), 3. lokalne linije (linije kojima se poboljšava pomorsko prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području općine, odnosno grada). (čl. 5. *Zakona*) Na tim linijama, s odgovarajućom vrstom broda, kapacitetom broda, relacijom i učestalosti prijevoza, ne može se istovremeno utvrditi postojanje linije drugog značaja. Prema vrsti prijevoza linije se razvrstavaju na: 1. trajektne, 2. brzobrodске i 3. klasične brodske linije. (čl. 12. *Zakona*)

⁴ Od ukupno 53 državne linije 25 je trajektnih, 15 brzobrodskih i 13 klasičnih brodskih linija. Od 53 državne linije prema podacima dostupnim na dan 1. svibnja 2014. godine ukupno je koncesionirano 48 državnih linija. U tijeku je postupak koncesioniranja tri državne linije – trajektne linije 388 (Lopar – Valbiska), te brodskih linija 501 (Brodarica – Krapanj) i 612 (Komiža – Biševo). Prema stanju na dan 1. svibnja 2014. godine od 53 državne linije održava se njih 51, dok se ne održava brodska linija 409 (Zadar – Ošljak) – Preko) koja će se uvesti kada se trajektni promet u Zadru prebaci iz Gradske luke u luku Gaženica i linija 506 (Prvić luka – Prvić Šepurine – Vodice) za koju se nije raspisao natječaj s obzirom da se nije utvrdio karakter linije, te je moguće brisanje ove linije iz državnih linija.

⁵ Riječ je o Jadroliniji, Rijeka, trgovačkom društvu u vlasništvu Republike Hrvatske kao najvećem putničkom brodaru i 12 privatnih brodara – Rapska plovidba, LNP, G&V Line Dubrovnik, G&V Line ladera Zadar, Kapetan Luka, Miatrade, Mediteranska plovidba (u stečaju), Bura Line, RPZ Vrgada, Porat Ilovik, Gradski parking Šibenik i NC Komiža. Stanje prema podacima dostupnim u Agenciji za obalni linijski pomorski promet na dan 1. svibnja 2014. godine.

⁶ Podaci preuzeti sa službene Internet stranice Agencije za obalni linijski pomorski promet www.agencija-zolpp.hr – Promet putnika i vozila na državnim linijama, posjećeno dana 20. svibnja 2014. godine.

⁷ Odluka Vlade Republike Hrvatske o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu od 5. prosinca 2008. godine (Klasa: 342-01/08-01/05, Ur. broj: 5030116-08-1), te odluke o izmjeni Odluke o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu od 4. ožujka 2010. godine (Klasa: 342-01/10-01/01, Ur. broj: 5030116-10-1), 20. listopada 2011. godine (Klasa: 342-01/10-01/01, Ur. broj: 5030116-11-1) i 11. travnja 2013. godine

S obzirom da djelatnost javnog prijevoza, na većini linija, karakterizira nerenabilnost u poslovanju, proračunskim sredstvima subvencionira se ova djelatnost na način da se sredstva potpore daju u slučajevima kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi, iz čega proizlazi da je davanje koncesija u izravnoj korelaciji s raspoloživim proračunskim sredstvima koja se osiguravaju u pojedinoj proračunskoj godini.⁸

2. ZAKON O PRIJEVOZU U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU OD 2006. DO 2011. GODINE

Zakon je Hrvatski sabor donio na sjednici održanoj 10. ožujka 2006. godine, a stupio je na snagu 1. travnja 2006. godine.⁹ *Zakon* se sastoji od ukupno 71 članka¹⁰ koji su raspoređeni u sedam zasebnih dijelova. Uz uvodne opće odredbe, *Zakon* sadrži odredbe o javnom prijevozu, povremenom prijevozu, inspeksijskom nadzoru, prekršajima, prekršajnim odredbama¹¹, te na kraju prijelazne i završne odredbe.

Zakonom se uređuju uvjeti i način obavljanja javnog prijevoza, vrste linija, utvrđivanje, usklađivanje i objavljivanje redova plovidbe i cjenika usluga, te osiguranje sredstava za kontinuirano, redovito i nesmetano obavljanje javnog prijevoza. *Zakonom* se utvrđuje što obuhvaća međunarodni linijski pomorski promet, propisuju uvjeti koje mora ispunjavati brod i brodar, uređuje usklađivanje redova plovidbe u međunarodnom linijskom pomorskom prometu, te definira što obuhvaća povremeni prijevoz putnika. (čl. 1.)

Temeljem *Zakona* iz 2006. godine Vlada Republike Hrvatske osnovala je Agenciju za obalni linijski pomorski promet (dalje – Agencija) kao glavno regulatorno

(Klasa: 022-03/13-04/47, Ur. broj: 50301-05/20-13-4). Ta *Odluka* može se izmijeniti samo u slučajevima ako to zahtijevaju gospodarski interesi, odnosno prilagođavanje javnog prijevoza novonastalim potrebama. (čl. 7. *Zakona*)

⁸ Godišnja proračunska sredstva za subvencioniranje ove djelatnosti 2011. godine iznosila su 382.794.000 kuna, 2012. godine 375.000.000 kuna, 2013. godine 328.359.100 kuna, dok su za 2014. godinu sredstva planirana za subvencioniranje ove djelatnosti u iznosu od 356.100.000 kuna. Podaci preuzeti iz *Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, s konačnim prijedlogom zakona*, Vlada Republike Hrvatske, Zagreb, lipanj 2013., str. 2. i sa službene Internet stranice Agencije za obalni linijski pomorski promet www.agencija-zolpp.hr – Plan rada Agencije za obalni linijski pomorski promet za 2014. godinu, posjećeno dana 28. svibnja 2014. godine.

⁹ Danom stupanja na snagu *Zakona* prestali su važiti: *Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu* (Narodne novine, br. 131/97), čl. 3. – 6. i čl. 19. *Zakona o Jadroliniji, Rijeka* (Narodne novine, br. 11/96), čl. 10., st. 3., čl. 10., st. 1., 2., 4. i 6. u dijelu koji se odnosi na pomorski promet, čl. 12., st. 1. – 5., čl. 12., st. 6. u dijelu koji se odnosi na pomorski promet *Zakona o otocima* (Narodne novine, br. 34/99 i 32/02). (čl. 70. *Zakona*)

¹⁰ Izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2009., 2011. i najnovijima iz 2013. godine ukinuti su i izmijenjeni određeni članci pa posljednja verzija *Zakona* ima ukupno 64 članaka.

¹¹ Izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2013. godine dio koji je nosio naziv *kaznene odredbe* promijenio je naziv u *prekršajne odredbe*.

tijelo Republike Hrvatske glede pitanja linijskog putničkog prometa na Jadranu. Agencija ima sjedište u Splitu, a obavlja poslove u vezi s davanjem koncesija za obavljanje javnog prijevoza na državnim linijama. Na djelatnost Agencije primjenjuju se odredbe *Zakona*, a na pitanja koja nisu regulirana *Zakonom* primjenjuju se odredbe *Zakona o ustanovama*¹². Tijela Agencije su Upravno vijeće, koje upravlja Agencijom, i ravnatelj.

Pravo obavljanja javnog prijevoza stječe se na temelju koncesije.¹³ Na temelju izvršne odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja¹⁴ davatelj koncesije¹⁵ i koncesionar¹⁶ potpisuju ugovor o koncesiji¹⁷ na temelju kojeg koncesionar stječe pravo i preuzima obvezu obavljati djelatnost iz ugovora o koncesiji. Koncesija za obavljanje javnog prijevoza smatra se koncesijom za javne usluge te se na sva pitanja u vezi s tom koncesijom koja nisu uređena *Zakonom* primjenjuje *Zakon o koncesijama*¹⁸. (čl. 26. *Zakona*)

Davatelj koncesije za državne linije je Agencija. Davatelj koncesije za županijske linije je županijska skupština, a za lokalne linije gradsko ili općinsko vijeće. Davatelj koncesija za međužupanijske linije su nadležne županijske skupštine koje odluku o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja donose u suglasnosti. (čl. 27., st. 1. – 3. *Zakona*)

Za koncesiju obavljanja javnog prijevoza plaća se naknada.¹⁹ Naknada za koncesiju sastoji se od stalnog i promjenjivog dijela. Naknada od koncesije prihod je: 1. za državne linije državnog proračuna, odnosno Agencije²⁰, 2. za županijske linije proračuna županije, 3. za međužupanijske linije proračuna županija, davatelja koncesije u jednakim dijelovima, 4. za lokalne linije proračuna općine ili grada. (čl. 38. *Zakona*)

Ako za obavljanje javnog prijevoza na određenim linijama na kojima brodari, uzimajući u obzir vlastiti gospodarski interes temeljen na tržišnim principima, pod

¹² Narodne novine, br. 76/93, 29/97, 47/99 i 35/08.

¹³ Opširnije o koncesijama za obavljanje javnog prijevoza vidi Mandić, N. – Lovrić, I., *Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskome obalnom pomorskom prometu // Naše more*. 58, 3-4(2011), str. 112-123.

¹⁴ *Ponuditelj* je pravna ili fizička osoba koja je dostavila ponudu u postupku za davanje koncesije. (čl. 2., st. 1., t. 8. *Zakona o koncesijama*)

¹⁵ *Davatelj koncesije (koncedent)* je tijelo, odnosno pravna osoba koja je nadležna za davanje koncesije. (čl. 2., st. 1., t. 1. *Zakona o koncesijama*)

¹⁶ *Koncesionar* je fizička ili pravna osoba s kojom je davatelj koncesije potpisao ugovor o koncesiji. (čl. 2., st. 1., t. 1. *Zakona o koncesijama*)

¹⁷ *Ugovor o koncesiji* je ugovor koji su potpisali davatelj koncesije s jedne strane i koncesionar s druge strane, a koji sadrži odredbe o međusobnim pravima i obvezama vezanim uz korištenje dane koncesije. (čl. 2., st. 1., t. 3. *Zakona o koncesijama*)

¹⁸ Narodne novine, br. 143/12. *Zakon o koncesijama* donio je Hrvatski sabor na sjednici održanoj 7. prosinca 2012. godine, a stupio je na snagu 28. prosinca 2012. godine.

¹⁹ *Naknada za koncesiju* je naknada koju plaća koncesionar na temelju ugovora o koncesiji. (čl. 2., st. 1., t. 5. *Zakona o koncesijama*)

²⁰ Sukladno čl. 23. *Zakona*.

danim uvjetima i u danom opsegu ne bi preuzeli obvezu obavljanja toga prijevoza, daje se potpora. Potpora se daje kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi, a s ciljem osiguranja javnog prijevoza na toj liniji. (čl. 49. *Zakona*) Svaki koncesionar dužan je platiti naknadu za koncesiju neovisno o eventualnoj potpori koju može dobiti. (čl. 50., st. 1. *Zakona*)

Sredstva za osiguranje potpore osiguravaju se: 1. za državne linije u državnom proračunu, kao sredstva Agencije, 2. za županijske i međuzupanijske linije u proračunu županija davatelja koncesije, 3. za lokalne linije u proračunu općine, odnosno grada. (čl. 51. *Zakona*)

Temeljem *Zakona* doneseno je više podzakonskih propisa koji detaljnije reguliraju materiju javnog prijevoza.²¹

3. ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU IZ 2013. GODINE

Zakon o izmjenama i dopunama *Zakona*²² Hrvatski sabor donio je na sjednici održanoj 21. lipnja 2013. godine, a stupio je na snagu 1. srpnja 2013. godine, odnosno danom pristupanja Republike Hrvatske u Europsku uniju. Zakonom o izmjenama i dopunama *Zakona* uređuju se pitanja vezana za obavljanje linijskog pomorskog prijevoza, sukladno načelima sadržanim u *Uredbi (EEZ) broj 3577/92, od 7. prosinca 1992. godine o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža)*²³ (dalje – *Uredba (EEZ) broj 3577/92*), kao i primjena novih pravila koja uređuju pitanja dodjele državnih potpora u obliku naknade za obavljanje usluga od javnog interesa. U kontekstu usklađenja s pravnom stečevinom Europske unije, Zakonom o izmjenama i dopunama *Zakona* osigurava se i primjena *Uredbe (EU) broj 1177/2010, od 24. studenoga 2010. godine o pravima putnika prilikom putovanja morem i unutarnjim plovnim putovima i kojom se mijenja Uredba (EZ) broj 2006/2004*²⁴ (dalje – *Uredba (EU) broj 1177/2010*). U tom smislu u *Zakon* je dodan novi čl. 1.a kojim je osigurana primjena prethodno navedenih uredbi Europske unije.

U čl. 4. *Zakona* u kojem se objašnjavaju pojedini izrazi koji se koriste, uz pojam linija, relacija, učestalost prijevoza, red plovidbe, cjenik usluga i Agencija za obalni linijski

²¹ O podzakonskim propisima koji su se primjenjivali do stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* opširnije vidi Mandić – Lovrić, op. cit., str. 112-123. O novim podzakonskim propisima donesenim temeljem *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2013. godine opširnije vidi *infra* bilj. br. 29, 38 i 42.

²² Narodne novine, br. 80/13.

²³ Službeni list Europske unije, br. L 364, od 12. prosinca 1992. godine.

²⁴ Službeni list Europske unije, br. L 334, od 17. prosinca 2010. godine.

pomorski promet, uvodi se u t. 7. pojam *grupa linija*. Grupa linija definirana je kao skup više linija u pravilu na istom plovnom području ili s istom ishodišnom lukom, na kojima prijevoz obavlja jedan ili više brodara temeljem jednog ugovora o koncesiji. *Zakon* je dopunjen pojmom grupa linija zbog postojanja ovakvih linija u praksi, a koje do sada nisu bile predviđene ni jednim od propisa koji uređuju ovu materiju.

U čl. 6., st. 1. *Zakona*, gdje se definira što su to državne linije, izbrisane su dužobalne linije, te se državne linije sada definiraju isključivo kao linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno. Iz državnih linija na kojima se prijevoz obavlja temeljem ugovora o koncesiji za pružanje javne usluge isključene su dužobalne linije zbog usklađenja *Zakona* s pravnom stečevinom Europske unije, jer se sukladno pravilima kojima se uređuje pomorska kabotaža, obveze i ograničenja koja proizlaze iz ugovora o javnim uslugama mogu nametati samo na linijama koje osiguravaju kontinuirano i redovito povezivanje naseljenih otoka s kopnom, te povezuju otoke s kopnom i otoke međusobno. Propisi Europske unije ne poznaju povezivanje dvije luke na kopnu uz isplatu potpore za takve linije, što je do sada bio slučaj prema *Zakonu*, već takve linije promatraju isključivo kao komercijalne.

U čl. 10. *Zakona* mijenja se st. 3. na način da se propisuje obveza zaključivanja ugovora o povećanoj učestalosti javnog prijevoza između brodara koji je dobio koncesiju za obavljanje javnog prijevoza na toj državnoj liniji i izvršnog tijela jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave kada jedinica lokalne ili područne samouprave zatraži veću učestalost prijevoza od one osigurane državnom linijom. Prema izmijenjenom st. 3. za sklapanje ugovora o povećanoj učestalosti javnog prijevoza traži se prethodna suglasnost Agencije²⁵, te se više ne propisuje da se ti ugovori sklapaju pod istim uvjetima pod kojima je sklopljen ugovor o prijevozu na toj državnoj liniji. Agencija izrađuje izračun troškova određene linije sukladno *Odluci o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu*. Ukoliko jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave imaju potrebu s brodarom koji je dobio koncesiju za obavljanje javnog prijevoza na određenoj državnoj liniji ugovoriti dodatna putovanja, potrebno je izraditi novi izračun troškova te linije za dodatna putovanja. Troškovi tih dodatnih putovanja mogu biti veći (uključujući sve vrste troškova, a ne samo trošak pogonskog goriva), te je potrebno predvidjeti i eventualni angažman druge posade.

U čl. 11. *Zakona* propisano je da javni prijevoz na državnim linijama, županijskim i međužupanijskim linijama, te lokalnim linijama obavljaju brodari koji su dobili koncesiju za obavljanje javnog prijevoza na određenoj liniji, a izmjenom *Zakona*

²⁵ Davanje prethodne suglasnosti o povećanoj učestalosti prijevoza predviđeno je i izmjenama čl. 17., st. 1. *Zakona*, na način da se pod t. 3. to navodi kao jedan od poslova koji spadaju u djelatnost Agencije, te izmjenama čl. 20., t. 5. *Zakona* gdje se navodi da ti poslovi spadaju u djelokrug rada Upravnog vijeća. Samo propisivanje davanja prethodne suglasnosti od strane Agencije znači da Agencija ne daje suglasnost na ugovor jer ne ulazi u ugovorni odnos između jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave i brodara, već daje suglasnost isključivo na povećani broj putovanja.

omogućava se dodjela koncesija i za grupu linija kada za to postoje gospodarski, demografski, odnosno drugi bitni razlozi.

Čl. 13. *Zakona* u potpunosti se mijenja. Njime se definira kakvim brodovima se mogu obavljati pojedine vrste linija (trajektne²⁶, brzobrodске²⁷ i klasične brodske²⁸ linije) te se ovlašćuje ministar nadležan za poslove pomorstva da propiše dodatne tehničke uvjete koji se odnose na brzinu, starost broda, broj putnika, broj vozila koji se mogu prevoziti, te druge uvjete koje mora zadovoljavati brod i brodar radi obavljanja linijskog prijevoza. Čl. 38., st. 1. *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* propisao je obvezu ministra nadležnog za poslove pomorstva da donese pravilnik u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona*. S obzirom da je *Zakon* o izmjenama i dopunama *Zakona* stupio na snagu 1. srpnja 2013. godine, ministar nadležan za poslove pomorstva bio je obavezan donijeti navedeni pravilnik najkasnije do 31. srpnja 2013. godine. Međutim, *Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu*²⁹ nije donesen u zakonom predviđenom roku već sa više od šest mjeseci zakašnjenja.

Čl. 14. *Zakona* u cijelosti se briše. Njime je bilo propisano kako se linije na kojima se obavlja javni prijevoz prema razdoblju obavljanja prijevoza razvrstavaju na cje-

²⁶ Trajektne linije obavljaju se brodovima posebno građenim za prijevoz putnika i vozila. (čl. 13., st. 1. *Zakona*)

²⁷ Brzobrodске linije obavljaju se brzim putničkim brodovima, kako su definirani zakonom kojim se uređuje pomorska plovidba. (čl. 13., st. 2. *Zakona*) Kao izvor prava za definiranje takve vrste plovila u prvom redu se podrazumijeva *Pomorski zakonik* (Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13), a uz njega i *Tehnička pravila* Hrvatskog registra brodova. *Pomorski zakonik* u čl. 5., t. 9. definira brzi putnički brod kao putnički brod kojem je najveća brzina [m/s] jednaka ili veća od vrijednosti dobivene formulom: $3,7 \nabla^{0,1667}$, gdje je ∇ istisnina na konstruktivnoj vodnoj liniji [m³]. Pod brzim putničkim brodom ne smatraju se neistisninski brodovi čiji je trup potpuno iznad površine uslijed djelovanja aerodinamičkih sila generiranih površinskim efektom. Brodovi, volumena istisnine 500 [m³] i manje, i najveće brzine manje od 20 [čv], u plovidbi unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske ne smatraju se brzim putničkim brodovima.

²⁸ Klasične brodske linije obavljaju se putničkim brodovima, kako su definirani zakonom kojim se uređuje pomorska plovidba. (čl. 13., st. 2. *Zakona*). Kao izvor prava za definiranje takve vrste plovila u prvom redu se podrazumijeva *Pomorski zakonik*, koji u čl. 5., t. 8. definira putnički brod kao brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, a uz njega i *Tehnička pravila* Hrvatskog registra brodova.

²⁹ Narodne novine, br. 26/14. *Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu* donio je ministar nadležan za poslove pomorstva 14. veljače 2014. godine, a stupio je na snagu 5. ožujka 2014. godine. Stupanjem na snagu ovog *Pravilnika* prestao je važiti *Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu* (Narodne novine, br. 130/06, 141/08 i 143/10). *Pravilnikom* se propisuju dodatni tehnički uvjeti koje mora ispunjavati brod kojim se obavlja javni prijevoz, a odnosi se na brzinu, broj putnika, broj vozila koji se mogu prevoziti, te druge uvjete koje mora osigurati brodar, odnosno kompanija za pojedinu liniju. Uvjeti propisani tim *Pravilnikom* odnose se na brodove kojima se obavlja javni prijevoz na državnim, županijskim i međužupanijskim, te lokalnim linijama. (čl. 1.)

logodišnje linije i sezonske linije. Radi usklađenja s pravnom stečevinom Europske unije, obveza održavanja javnog linijskog prijevoza propisuje se kao usluga koja se pruža u cjelogodišnjem razdoblju. Sam pojam sezonskih linija stvarao je probleme u praksi zbog ograničenja sezone najčešće na razdoblje od 1. lipnja do 30. rujna³⁰, te ga je svakako bilo potrebno redefinirati. U tom smislu, sezonske linije prestaju biti dijelom sustava javnog prijevoza i postaju oblik povremenog prijevoza.

Čl. 17., st. 1. *Zakona* u potpunosti se mijenja. Njime se definira djelatnost Agencije u skladu s odredbama *Zakona o koncesijama* koji predviđa mogućnost prijenosa ugovora o koncesiji, te u skladu s izmjenama i dopunama drugih odredbi *Zakona*, kao i s pravnom stečevinom Europske unije – primjena *Uredbe (EU) broj 1177/2010*. U odnosu na primjenu *Uredbe (EU) broj 1177/2010*, *Zakonom* se propisuje nadležnost Agencije kao nadležnog regulatornog tijela koje je odgovorno za provedbu odredbi *Uredbe (EU) broj 1177/2010*, a sve u cilju osiguranja više razine zaštite i prava putnika u pomorskom prijevozu. Uz to, navedenim izmjenama proširuju se poslovi povjereni Agenciji na način da će isti obuhvatiti i utvrđivanje najvišeg iznosa cijena usluga javnog prijevoza na državnim linijama, te obavljanje poslova upravljanja informatičkim sustavom javnog prijevoza. Osim povećanja dostupnosti usluga, uspostavom informatizacije omogućit će se efikasniji nadzor te transparentnija kontrola subvencioniranja usluga u javnom prijevozu.

Čl. 19. *Zakona* u potpunosti se mijenja. Njime je propisan drugačiji sastav Upravnog vijeća Agencije kojem je smanjen broj članova sa dosadašnjih sedam na pet članova. U Upravno vijeće imenuju se tri predstavnika ministarstva nadležnog za poslove pomorstva (od kojih je jedan predsjednik), jedan predstavnik ministarstva nadležnog za poslove financija i jedan predstavnik ministarstva nadležnog za poslove razvoja otoka. Do sada je Upravno vijeće bilo sastavljeno od dva predstavnika ministarstva nadležnog za poslove pomorstva, jednog predstavnika ministarstva nadležnog za poslove financija, jednog predstavnika Hrvatske gospodarske komore, jednog predstavnika Hrvatskog registra brodova, jednog predstavnika kojeg predlažu udruge brodara i jednog predstavnika kojeg predlaže Sindikat pomoraca Hrvatske. *Zakonom* o izmjenama i dopunama *Zakona* smanjen je ukupan broj članova Upravnog vijeća te je povećana koncentracija političke moći u procesu donošenja odluka, pošto svoje predstavnike u Upravnom vijeću više nemaju Hrvatska gospodarska komora, Hrvatski registar brodova, udruge brodara i Sindikat pomoraca Hrvatske, što je svakako loše rješenje. Čl. 36. *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* propisano je da će se sastav Upravnog vijeća Agencije uskladiti prema novim odredbama čl. 19. *Zakona* u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu *Zakona*

³⁰ Prilikom donošenja reda plovidbe za iduću godinu Upravno vijeće Agencije utvrđivalo je vrijeme trajanja sezonskog razdoblja koje je u pravilu bilo u razdoblju od 1. lipnja do 30. rujna, te se na taj način određivao vremenski rok trajanja za one linije koje su prema Odluci Vlade Republike Hrvatske bile sezonske (ukupno šest linija).

o izmjenama i dopunama *Zakona*, odnosno najkasnije do 1. siječnja 2014. godine, što je i učinjeno.

Izmjenama čl. 20., t. 2., 3. i 5. *Zakona* usklađen je djelokrug rada Upravnog vijeća s djelatnostima Agencije kako su izmijenjene u čl. 17. *Zakona*. Samim izmjenama čl. 20. *Zakona* terminološki je prilagođen, a to se osobito odnosi na ukidanje pojma cjelogodišnjih i sezonskih razdoblja plovidbe.

U čl. 21. *Zakona* dodan je novi st. 3. kojim se propisuje da ravnatelja Agencije imenuje i razrješava Upravno vijeće uz suglasnost ministra nadležnog za poslove pomorstva. Ista odredba predviđena je i u čl. 20., t. 10. *Zakona*.

U čl. 23. *Zakona* kojim su propisani izvori sredstava iz kojih se financira rad Agencije u st. 1. dodana je nova t. 3. kojom se propisuje da se sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije osiguravaju i iz vlastitih prihoda ostvarenih temeljem odredbi čl. 17., st. 2. *Zakona*. Čl. 17., st. 2. *Zakona* propisuje kako Agencija može na zahtjev županijske skupštine odnosno gradskog ili općinskog vijeća, na temelju ugovora obavljati i određene poslove za županijske, međuzupanijske i lokalne linije uz naknadu. Radi se o vlastitim prihodima koje Agencija ostvaruje obavljanjem navedenih poslova, te se isti uplaćuju u državni proračun i troše namjenski sukladno odredbama *Zakona o proračunu*³¹.

Čl. 26., st. 2. *Zakona* više ne poznaje pojam konačne odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja, već sada koristi pojam izvršne odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja. Ta terminološka izmjena napravljena je radi usklađivanja sa *Zakonom o općem upravnom postupku*³² koji više ne poznaje institut konačnosti upravnog akta nego rabi izraz izvršnost.

Čl. 28. *Zakona* u potpunosti se mijenja. Novim čl. 28. propisani su uvjeti koje mora ispuniti brodar da bi mogao ishoditi koncesiju za obavljanje javnog prijevoza nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, koji su usklađeni s pravnom stečevinom Europske unije. Od ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju na objavu obavijesti o namjeri davanja koncesije ravnopravno se mogu javiti i brodari iz država članica Europske unije. Radi zaštite interesa hrvatskih pomoraca i brodarka te omogućavanja učinkovite komunikacije posade s putnicima radi osiguranja sigurnosti, za ključne članove posade zadužene za sigurnost propisuje se obveza znanja hrvatskog jezika, što se dokazuje potvrdom ovlaštenog učilišta, kao i ispunjavanje drugih uvjeta u pogledu broja i sastava članova posade koje propisuje ministar nadležan za poslove pomorstva. Ova mogućnost predviđena je pravilima o pomorskoj kabotaži Europske unije i *Pravilnikom o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj*³³. Čl. 28. *Zakona* propisuje kako ugovori o koncesijama

³¹ Narodne novine, br. 87/08, 86/09 i 136/12.

³² Narodne novine, br. 47/09.

³³ Narodne novine, br. 56/14.

za obavljanje javnog prijevoza mogu trajati do deset godina (st. 4.), a da se iznimno, na linijama na kojima se u posljednje dvije godine nije ostvario prosječni godišnji promet putnika veći od 300.000 putnika (*mali otoci*) pravo na obavljanje javnog prijevoza može dodijeliti temeljem ugovora o javnoj nabavi za usluge prijevoza vodenim putovima sklopljenog sukladno propisu kojim se uređuje javna nabava (st. 5.), uz iznimku da se obavljanje te javne usluge daje na rok do 12 godina ili za razdoblje potpune amortizacije brodova kada se radi o namjenskoj gradnji brodova na određenim linijama (st. 6.). Ovim izmjenama se omogućava da se postupak ugovaranja linijskog prijevoza na određenoj liniji provodi sukladno *Zakonu o javnoj nabavi*³⁴, a ne isključivo prema *Zakonu o koncesijama*, što je do sada bio slučaj.

Čl. 30. i 31. *Zakona* u potpunosti se mijenjaju. U njima je propisana nadležnost nad poslovima potrebnim za provedbu postupka davanja koncesije koje obavlja stručno povjerenstvo, te sam sastav stručnog povjerenstva. Stručno povjerenstvo za državne linije imenuje Upravno vijeće Agencije na prijedlog ravnatelja, a za ostale linije davatelj koncesije za te linije. U oba stručna povjerenstva obvezno se imenuje jedan predstavnik nadležne lučke kapetanije pomorske struke.

Čl. 32. *Zakona* u potpunosti se mijenja. Do sada je bio propisan vremenski rok za trajanje koncesija za obavljanje javnog prijevoza u rasponu od jedne do deset godina³⁵, dok je prema *Zakonu* o izmjenama i dopunama *Zakona* propisan samo maksimalni rok do deset godina³⁶ za trajanje koncesije. Zakonska odredba o minimalnom roku trajanja koncesije stvarala je probleme u praksi, jer se više puta pokazala potreba za koncesioniranjem određene linije na kraći vremenski period od onoga propisanog *Zakonom*.³⁷ Iznimno od maksimalno propisanog vremenskog roka na koji se daje koncesija za obavljanje javnog prijevoza, ona se može dati i na razdoblje do 12 godina ili za razdoblje potpune amortizacije brodova u slučaju kada se namjenski gradi brod za određenu liniju. Na taj način osigurava se pomlađivanje flote javnog prijevoza s obzirom da je starosna struktura putničke flote još uvijek neodgovarajuća, a osobito u kontekstu primjene standarda sigurnosti plovidbe. Ove izmjene su u skladu s pravnom stečevinom Europske unije.

Čl. 39. *Zakona* u potpunosti se mijenja. Njime je utvrđena obveza Vlade Republike Hrvatske da uredbom propiše postupak i uvjete izdavanja koncesija, kriterije za utvrđivanje cijene usluga u javnom prijevozu, kriterije te način dodjele državnih potpora brodarima sukladno *Odluci Komisije 2012/21/EU o kriterijima za dodjelu državnih*

³⁴ Narodne novine, br. 90/11, 83/13, 143/13 i 13/14.

³⁵ Za državne linije od pet do deset godina, za županijske i međužupanijske linije od tri do osam godina i za lokalne linije od jedne do pet godina.

³⁶ Za državne linije do deset godina, za županijske i međužupanijske linije do osam godina i za lokalne linije do pet godina.

³⁷ Zbog moguće izvanredne situacije (gradnja mosta, adaptacija luke, promjena polazne/odredišne luke, ograničenja na plovnom putu i sl.) javljala se potreba da se određena državna linija koncesionira na vremenski period kraći od pet godina.

potpora (dalje – *Odluka Komisije 2012/21/EU*). Čl. 37. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona propisao je obvezu Vlade Republike Hrvatske da donese navedenu uredbu u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona. S obzirom da je Zakon o izmjenama i dopunama Zakona stupio na snagu 1. srpnja 2013. godine, Vlada Republike Hrvatske bila je obvezna donijeti navedenu uredbu najkasnije do 30. kolovoza 2013. godine. Međutim, *Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu*³⁸ nije donesena u zakonom predviđenom roku već sa više od šest mjeseci zakašnjenja. Donošenjem ove *Uredbe* stvorena je pravna osnova da pitanja dodjele državnih potpora u obliku naknada za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa budu izrađena sukladno kriterijima prema pravnoj stečevini Europske unije.

Čl. 47. Zakona u potpunosti se mijenja, a nakon njega dodaje se novi čl. 47.a te oni na cjelovit način uređuju materiju povlaštenog prijevoza u javnom putničkom prijevozu. Čl. 47. Zakona određuje kako povlašteni javni prijevoz može biti besplatan prijevoz i prijevoz s popustom (st. 1.), te navodi osobe koje imaju pravo na povlaštenu prijevoz s popustom, kao i osobe koje imaju pravo na besplatni prijevoz. Visinu popusta posebnom odlukom utvrđuje ministar nadležan za poslove pomorstva. Čl. 39. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona propisao je obvezu ministra nadležnog za poslove pomorstva da donese navedenu odluku u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona. S obzirom da je Zakon o izmjenama i dopunama Zakona stupio na snagu 1. srpnja 2013. godine ministar nadležan za poslove pomorstva bio je obavezan donijeti navedenu odluku najkasnije do 30. kolovoza 2013. godine. Međutim, *Odluku o visini popusta na redovne cijene putnih karata u povlaštenom prijevozu osoba i vozila u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu*³⁹ ministar nadležan za poslove pomorstva donio je tek 25. ožujka 2014. godine, odnosno sa zakašnjenjem od gotovo sedam mjeseci.⁴⁰ Sukladno novom čl.

³⁸ Narodne novine, br. 31/14. *Uredbu o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu* donijela je Vlada Republike Hrvatske na sjednici održanoj 5. ožujka 2014. godine, a stupila je na snagu 15. ožujka 2014. godine. Stupanjem na snagu ove *Uredbe* prestala je važiti *Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu* (Narodne novine, br. 4/10). *Uredbom* se propisuju detaljniji uvjeti za davanje koncesije i za sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza, vrednovanje kriterija za davanje koncesije i za sklapanje ugovora o javnoj usluzi, kriteriji za određivanje cijene usluga i davanje naknade za obavljanje javne usluge, visinu i način plaćanja naknade za koncesiju, vrstu i vrijednost jamstva za ozbiljnost ponude i druga pitanja koja se odnose na postupak davanja koncesije i na sklapanje ugovora o javnoj usluzi. *Uredba* se odnosi na davanje koncesije i na sklapanje ugovora o javnoj usluzi za državne, županijske, međuzupanijske i lokalne linije. (čl. 1., st. 1. – 2.)

³⁹ Odluka ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, klasa: 011-01/13-05/15, urbroj: 530-03-2-2-14-10.

⁴⁰ *Odluka o visini popusta na redovne cijene putnih karata u povlaštenom prijevozu osoba i vozila u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu* donesena je u cilju ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz s

47.a brodaru pripada naknada za obavljene povlaštene javni prijevoz osoba i vozila u visini razlike u prihodu koju brodar nije ostvario zbog korištenja prava na povlaštene javni prijevoz osoba i vozila prema čl. 47. *Zakona*. Sukladno čl. 35. *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* brodarima koji obavljaju javni prijevoz temeljem ugovora o koncesiji ili drugih odgovarajućih ugovora o obavljanju javnog prijevoza, koji su na snazi na dan stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona*, neće se isplaćivati ta dodatna naknada već se ona odnosi samo na nove koncesije koje će biti dodijeljene nakon stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona*, odnosno nakon 1. srpnja 2013. godine.⁴¹ Uvjete i način ostvarivanja prava na povlaštene prijevoz, kao i uvjete i način isplate naknade brodaru za obavljene prijevoz u javnom prijevozu propisuje pravilnikom ministar nadležan za poslove pomorstva uz mišljenje ministra nadležnog za poslove financija i ministra nadležnog za poslove razvoja otoka. Čl. 38., st. 2. *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* propisao je obvezu ministra nadležnog za poslove pomorstva da, uz mišljenje ministra nadležnog za poslove financija i ministra nadležnog za poslove razvoja otoka, donese navedeni pravilnik u roku od 90 dana od dana stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona*. S obzirom da je *Zakon* o izmjenama i dopunama *Zakona* stupio na snagu 1. srpnja 2013. godine, ministar nadležan za poslove pomorstva bio je obavezan donijeti navedeni pravilnik najkasnije do 30. rujna 2013. godine. Međutim, *Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlaštene prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu*⁴² nije donesen u zakonom predviđenom roku već s gotovo tri mjeseca zakašnjenja.

Čl. 48. *Zakona* u potpunosti se mijenja. Njegovom izmjenom omogućeno je da davatelj koncesije u natječajnoj dokumentaciji, odnosno prilikom objave obavijesti o namjeri davanja koncesije, odredi najvišu cijenu usluge javnog prijevoza na određenoj liniji, a brodaru se daje mogućnost da može odrediti i nižu cijenu iste, ali ne i veću od one koju je odredio davatelj koncesije.

popustom na državnim linijama za kategorije korisnika propisane čl. 47., st. 2. *Zakona*. Utvrđeni popust iznosi do 50% redovne cijene karte u sezonskom razdoblju i tako utvrđena cijena karte primjenjuje se tijekom cijele godine. Navedena *Odluka* se primjenjuje na sve ugovore o koncesiji odnosno ugovore o javnoj usluzi sklopljene nakon njenog stupanja na snagu.

⁴¹ Do sada su u izračun potpore bile obuhvaćene sve povlastice, dok će se ubuduće iznos potpore određivati prema punoj cijeni karte, a razlika za povlaštene prijevoze će se nadoknađivati prema čl. 47.a *Zakona*.

⁴² Narodne novine, br. 1/14. *Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlaštene prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu* donio je ministar nadležan za poslove pomorstva 23. prosinca 2013. godine, a stupit će na snagu danom uspostave informatičkog sustava izdavanja otočnih iskaznica, a najkasnije do 1. rujna 2014. godine. Stupanjem na snagu ovog *Pravilnika* prestaje vrijediti *Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na besplatan prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu* (Narodne novine, br. 52/05). *Pravilnikom* se utvrđuju uvjeti i način ostvarivanja prava povlaštenoga javnog pomorskog prijevoza, vrste isprava koje se izdaju korisnicima prava na povlaštene prijevoz, kao i uvjeti i način isplate naknade brodaru za obavljene prijevoz u javnom prijevozu sukladno odredbama *Zakona*. (čl. 1.)

U čl. 50. *Zakona* mijenja se st. 2., kojim je sada propisano kako potpora za obavljanje usluge javnog prijevoza kao usluge od javnog interesa ne smije biti viša od iznosa koji je nužan za podmirenje troškova brodarata nastalih uslijed obavljanja obveze javne usluge prijevoza, uzimajući u obzir ostvarene prihode kao i razumnú dobit. Ovom izmjenom sam pojam potpore terminološki je drugačije objašnjen, odnosno definicija potpore za obavljanje usluge javnog prijevoza usklađena je s *Odlukom Komisije 2012/21/EU*.

Red plovidbe regulirali su čl. 52. – 55. *Zakona*. Zakonom o izmjenama i dopunama *Zakona* u potpunosti se mijenja čl. 52. *Zakona*, čl. 53. i 54. se brišu, dok se čl. 55. djelomično mijenja. Novim čl. 52. *Zakona* propisuje se kako red plovidbe utvrđuje Agencija⁴³ koja je dužna isti pravodobno objediniti, objaviti i dostaviti brodarima najmanje 30 dana prije dana njegovog stupanja na snagu. Ovom izmjenom nastojao se pojednostavniti postupak utvrđivanja reda plovidbe i povećati učinkovitost, ali bi svakako bilo potrebno podzakonskim aktom detaljno urediti postupak utvrđivanja reda plovidbe. Nepostojanje obveze za donošenjem takvog podzakonskog propisa smatra se nedostatkom *Zakona*. U čl. 55. *Zakona* izmjenama je dozvoljena mogućnost da se utvrđeni red plovidbe izmijeni uz suglasnost Agencije.⁴⁴

Povremeni prijevoz regulirali su čl. 56. i 57. *Zakona*. Zakonom o izmjenama i dopunama *Zakona* čl. 56. u potpunosti se mijenja, a čl. 57. se briše. Čl. 56. *Zakona* mijenja se na način da se povremeni prijevoz, koji obuhvaća sezonski prijevoz i prijevoz koji je sastavni dio turističke ponude, taksí prijevoz i prijevoz djelatnika pravnih i fizičkih osoba za njihove potrebe, dodatno liberalizira sukladno pravnoj stečevini i praksi Europske unije. Sukladno st. 1. povremeni prijevoz putnika u obalnom pomorskom prometu je prijevoz koji se ne obavlja temeljem ugovora o koncesiji te se ne smatra javnim prijevozom. Prema tome, za linije povremenog karaktera (sezonske linije) ne može se davati potpora. Na linijama na kojima se održava javni prijevoz temeljem ugovora o koncesiji ne može se održavati povremeni, odnosno sezonski prijevoz (st. 3.)

Naziv glave VI. *Zakona* koji je glasio *kaznene odredbe* Zakonom o izmjenama i dopunama *Zakona* mijenja se i glasi *prekršajne odredbe*. Sam naziv glave VI. *Zakona* i

⁴³ Do stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* red plovidbe utvrđivali su brodari nakon provedenog usuglašavanja, odnosno međusobnog usklađivanja, u Hrvatskoj gospodarskoj komori i to u županijskim komorama Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik, najkasnije do 31. listopada za sljedeću godinu. Brodari su bili dužni redove plovidbe dostaviti nadležnim županijskim komorama radi usklađivanja s redovima vožnje drugih vidova prometa, te gospodarskim interesima i interesima stanovnika na otocima i nadležnim predstavnicima Otočnog vijeća. Suglasnost na redove plovidbe davala je Agencija na temelju usuglašenog i predloženog reda plovidbe od nadležne gospodarske komore, nadležne lučke uprave i nadležne lučke kapetanije.

⁴⁴ Izmjena utvrđenog reda plovidbe i do sada je bila moguća uz suglasnost Agencije ako se određena linija ukida, dodaje nova linija ili izmijeni njezina relacija zbog izvanrednih okolnosti koje su neovisne od volje brodarata. Ti uvjeti u izmjenama utvrđenog plovidbenog reda više nisu navedeni u tekstu *Zakona*.

same prekršajne odredbe usuglašeni su s odredbama *Prekršajnog zakona*⁴⁵ u pogledu osoba koje se kažnjavaju. Novčane kazne su nomotehnički uređene i njihovi iznosi se povećavaju.

U čl. 40. Zakona o izmjenama i dopunama *Zakona* prenose se odredbe o prijelaznim razdobljima vezanim uz *Uredbu (EEZ) broj 3577/92*. Sukladno prijelaznim razdobljima ugovori o koncesiji za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu sklopljeni prije dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji ostaju na snazi do 31. prosinca 2016. godine. Usluge prijevoza u kružnim putovanjima između hrvatskih luka, koje se obavljaju brodovima do 650 BT mogu do 31. prosinca 2014. godine isključivo obavljati brodovi koji su upisani u hrvatski upisnik brodova i koji viju hrvatsku zastavu, kojima upravljaju broderska društva osnovana u skladu s hrvatskim pravom, te čije se glavno sjedište nalazi i stvarna kontrola provodi u Republici Hrvatskoj. Odobrenje prijelaznih razdoblja, prihvaćenih u procesu pregovaranja o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji odnosno potpisivanjem ugovora o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji od 9. prosinca 2011. godine, omogućit će domaćim brodarima u javnom prijevozu i povremenom izletničkom prijevozu pripremu za konkurenciju koja ih čeka na zajedničkom europskom tržištu.

4. ZAKLJUČAK

Izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2013. godine ukida se određeni broj članka, uvodi se nekoliko novih, a dio postojećih odredbi terminološki je prilagođen i preciziran kako bi se izbjegle nejasnoće koje su se pojavljivale u primjeni u praksi. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama *Zakona* od 1. srpnja 2013. godine zakonodavstvo Republike Hrvatske u potpunosti je usklađeno s pravnom stečevinom Europske unije u dijelu koji se odnosi na osiguranje primjene *Uredbe (EEZ) broj 3577/92* i *Uredbe (EU) broj 1177/2010*.

Sukladno propisima Europske unije, koji ne poznaju povezivanje dvije luke na kopnu uz isplatu potpore za takvu liniju, dužobalne linije više ne spadaju u državne linije koje se sada definiraju isključivo kao linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno. Također, radi usklađenja s pravnom stečevinom Europske unije, sezonske linije prestaju biti dijelom sustava javnog prijevoza i postaju oblik povremenog prijevoza. Agenciji se daje u zadatak obavljanje poslova upravljanja informatičkim sustavom koji će, osim povećanja dostupnosti usluga, omogućiti efikasniji nadzor i transparentniju kontrolu subvencioniranja usluga u javnom prijevozu. Izmijenjen je sastav Upravnog vijeća Agencija, što se može okarakterizirati kao najlošije rješenje ovog *Zakona*. Time je povećana koncentracija političke moći u

⁴⁵ Narodne novine, br. 107/07, 39/13 i 157/13.

procesu donošenja odluka, pošto svoje predstavnike u Upravnom vijeću više nemaju Hrvatska gospodarska komora, Hrvatski registar brodova, udruga brodara i Sindikat pomoraca Hrvatske, već su članovi samo predstavnici ministarstava nadležnih za poslove pomorstva, financija i poslove razvoja otoka.

Od trenutka ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju na objavu obavijesti o namjeri davanja koncesije se ravnopravno mogu javiti i brodari iz država članica Europske unije. Radi zaštite interesa hrvatskih pomoraca i brodara te omogućavanja učinkovite komunikacije posade s putnicima radi osiguranja sigurnosti, za ključne članove posade zadužene za sigurnost propisuje se obveza znanja hrvatskog jezika, kao i ispunjavanje drugih uvjeta u pogledu broja i sastava članova posade koje posebno propisuje ministar nadležan za poslove pomorstva. Minimalni rok koncesioniranja određene linije nije više propisan u *Zakonu*, pošto je ta odredba često puta stvarala probleme u praksi, jer se javljala potreba za koncesioniranjem određene linije na kraći vremenski period od propisanog. Pošto je iz *Zakona* izbrisana procedura za utvrđivanje redova plovidbe, te je sada samo propisano da ih utvrđuje Agencija, bez razrađenog načina utvrđivanja reda plovidbe, smatra se da bi procedura utvrđivanja redova plovidbe trebala biti propisana podzakonskim propisom. Pored navedenog, nedostatak u primjeni *Zakona* u praksi od trenutka stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* 2013. godine predstavljalo je i nepravodobno donošenje podzakonskih propisa.

LITERATURA

1. MANDIĆ, N., KARAMARKO, A., Pregled Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, *Zbornik radova 3. Međunarodna konferencija o pomorskoj znanosti – IMSC 2011*, Split, Pomorski fakultet u Splitu, 2011. str. 189-204.
2. MANDIĆ, N., LOVRIĆ, I., Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskome obalnom pomorskom prometu, *Naše more* 58, 3-4 (2011), str. 112-123.
3. Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu, Vlada Republike Hrvatske, 5. prosinca 2008. godine s izmjenama od 4. ožujka 2010. godine, 20. listopada 2011. godine i 11. travnja 2013. godine.
4. Odluka o visini popusta na redovne cijene putnih karata u povlaštenom prijevozu osoba i vozila u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu, Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture, 25. ožujka 2014. godine.
5. Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13.
6. Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlaštenu prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu, Narodne novine, br. 1/14.
7. Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, br. 26/14.
8. Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, s konačnim prijedlogom zakona, Vlada Republike Hrvatske, Zagreb, lipanj 2013.

9. RADIONOV, N., ČAPETA, T., MARIN, J., BULUM, B., KUMPAN, A., POPOVIĆ, N., SAVIĆ, I., *Europsko prometno pravo*, Zagreb, Pravni fakultet u Zagrebu, 2011.
10. Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, br. 31/14.
11. Zakon o koncesijama, Narodne novine, br. 143/12.
12. Zakon o Jadroliniji, Rijeka, Narodne novine, br. 11/96.
13. Zakon o javnoj nabavi, Narodne novine, br. 90/11, 83/13, 143/13 i 13/14.
14. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, br. 33/06, 38/09, 87/09, 18/11 i 80/13.
15. Zakon o ustanovama, Narodne novine, br. 76/93, 29/97, 47/99 i 35/08.

Summary:

NOVELTIES IN THE LAW ON LINER SHIPPING AND OCCASIONAL COASTAL MARITIME TRAFFIC OF 2013

*The activity of public transport in liner shipping and occasional coastal maritime traffic is regulated by the Law on Liner Shipping and Occasional Coastal Maritime Traffic. The right to conduct public transport in coastal liner shipping is based on a concession. The award of concessions for public transport in coastal liner shipping is also regulated by the above mentioned Law, based on which subordinate legislation governing the conditions and method of granting concessions for these types of transportation will be enacted. This article presents the novelties that have arisen through the amendments of 2013 to the Law which are in line with the *acquis communautaire*; it further points out the shortages and problems that may arise in the application of the Law in practice.*

Keywords: *public transport in coastal liner shipping; *acquis communautaire*; coastal lines; seasonal lines; public coastal liner shipping computer system; Governing Council of the Agency for Coastal Liner Shipping; timetable*