

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

SANJIN MARČELJA

**TEMELJNI PROPISI  
PRI IZGRADNJI LUKA NAUTIČKOG TURIZMA**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**TEMELJNI PROPISI  
PRI IZGRADNJI LUKA NAUTIČKOG TURIZMA**

DIPLOMSKI RAD

Predmet: Nautički turizam  
Mentor: Dr.sc. Đani Mohović  
Student: Sanjin Marčelja  
Studij: Nautika i tehnologija pomorskog prometa  
JMBAG: 0112050779

Rijeka, lipanj 2014.

## Sadržaj

UVOD.....	1
1. NAUTIČKI TURIZAM.....	2
1.1. Nautički turizam u Hrvatskoj.....	4
1.2. Prihvatni kapaciteti.....	7
2. PRAVNI OKVIRI VEZANI ZA PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA .....	9
2.1. Pravni propisi koji se odnose na plovila nautičkog turizma .....	12
2.1.1. Pomorski zakonik.....	12
2.1.2. Pravilnik o brodicama i jahtama .....	14
2.1.3. Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih športu i rasonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske: .....	15
3. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA.....	18
3.1. Planiranje luke nautičkog turizma.....	26
3.1.1. Izbor lokacije .....	27
3.2. Projektiranje i izgradnja luke nautičkog turizma .....	34
4. PRAVNI PROPISI VEZANI ZA IZGRADNJU LUKE NAUTIČKOG TURIZMA .....	36
4.1. Zakon o prostornom uređenju .....	36
4.2. Zakon o gradnji .....	39
4.3. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama .....	41
4.4. Uredba o procjeni zahvata na okoliš .....	47
4.5. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke .....	48
4.6. Pomorski zakonik - glava IV „Plutajući objekti i nepomični odobalni objekt“ .....	50
4.7. Tehnička pravila Hrvatskog registra brodova – okružnica QC-T-191 .....	52
5. PRIKAZ POSTUPKA ZA POSTAVLJANJE UREĐAJA ZA SIDRENJE BRODICA I JAHTI U TASMANIJI .....	54
ZAKLJUČAK .....	56
POPIS LITERATURE.....	57
POPIS SLIKA.....	58
POPIS TABLICA.....	58

## UVOD

Jedan od najvećih problema u Republici Hrvatskoj je mali broj investicija, bilo domaćih ili stranih. To se najviše odnosi na profitabilne gospodarske grane, a turizam spada u sam vrh djelatnosti koje donose prihode. Grana turizma koja ima veliku perspektivu je nautički turizam. Razlog tome je razvedena obala, čisto more i povoljni klimatski uvjeti. Izgradnja novih luka nautičkog turizma trebao bi biti strateški interes u našoj zemlji. Njihovom izgradnjom postigao bi se širok interes za užu i širu zajednicu. U tijeku izgradnje zaposlenost građevinskih poduzeća značajno bi porasla. Specijalizirane tvrtke koje se bave podvodnim radovima i koje većinu poslova obavljaju na inozemnim tržištima također bi pojačale zaposlenost. Nakon puštanja luke nautičkog turizma u rad velike bi koristi imalo lokalno stanovništvo. Povećanje zaposlenosti van velikih gradova, a posebno na otocima ima i demografski značaj. Sigurno zaposlenje bi zadržalo mlade i obrazovane ljude u svojim mjestima.

U ovom radu težište će biti na marinama koje predstavljaju sam vrh luka nautičkog turizma. U prvom dijelu rada govorit će se o nautičkom turizmu i lukama nautičkog turizma. Iznijet će se i dostupni podaci za Republiku Hrvatsku.

Drugi dio rada obrađuje planiranje luka nautičkog turizma i temeljne propise koji se moraju ispuniti prije pristupanja radovima. Također, pokušalo se naglasiti nelogičnosti i probleme koji se mogu iščitati u zakonima, pravilnicima i uredbama.

U zadnjem dijelu ukratko je obrađen australski pravilnik o načinu sidrenja brodica i jahti.

# 1. NAUTIČKI TURIZAM

Jedna od najznačajnijih gospodarskih grana u Republici Hrvatskoj je turizam. Po razvojnim mogućnostima u posljednjih desetak godina posebno se izdvojio nautički turizam. Nautički turizam je vid turizma koji se odvija na vodi ili uz vodu. Ime je nastalo od grčke riječi *naus* (lat. *navis*) koja znači brod. U širem smislu njeno značenje se veže uz pomorstvo, plovidbu, brodarenje i sl. Švicarski teoretičari W. Hunziker i K. Kraft 1954. godine dali su definiciju turizma, a koju je prihvatila i Međunarodna udruga znanstvenih turističkih eksperata (*AIEST*). Po njima „Turizam je skup odnosa i pojava koji proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta, ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako s takvim boravkom nije povezana nikakva njihova gospodarska djelatnost”. Takva definicija sadržava pojam putovanja, a putovanje sadržano u osnovnoj karakteristici nautičkog turizma, pa je izvođenje pojma nautički turizam iz opće definicije turizma logično.

Interesantna je definicija A. Turine koji pod nautičkim turizmom podrazumijeva putovanja morem i to sljedećim prijevoznim sredstvima:

- jahtama, jedrilicama, skuterima i sportskim čamcima,
- putovanje brodovima, koje organiziraju obalne linijske službe ili kružna putovanja,
- teretnim brodovima koji primaju i određeni broj putnika,
- posebnim plovilima za krstarenje, za jedrenje, za ribolov i ostale turističke razonode na vodi, od izleta i šetnja do priredba specifičnog karaktera s raznovrsnim programima koji se izvode na moru.

Nautički turizam, u odnosu na kupališni i druge vrste turizma, razlikuje se po specifičnim uslugama, koje se turistima-nautičarima pružaju u lukama nautičkog turizma i plovnim objektima. Turističke usluge u nautičkom turizmu su:

- 1) iznajmljivanje veza uz uređenu i djelomičnu ili potpuno zaštićenu obalu za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima,
- 2) iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (*charter, crusing* i sl.),
- 3) usluge voditelja plovila ( *eng.skipper*),
- 4) prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu na kopnu,
- 5) usluge snabdijevanja nautičara sa strujom, plinom, vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.,
- 6) uređenje i pripremanje plovnih objekata,

- 7) davanje različitih informacije nautičarima kao što su vremenska prognoza, vozni redovi, podaci o kulturno-povijesnim spomenicima i raznim priredbama i manifestacijama i sl.,
- 8) škole jedrenja, obuka za skipere i voditeljice brodica,
- 9) ostale turističke usluge za potrebe nautičkog turizma (iznajmljivanje sportskih terena, pribora i opreme za kupanje i skijanje na vodi, suncobrana i ležaljki, zdravstvene usluge, organizacija sportskih, kulturnih priredbi i manifestacija i sl.).

Prva trans-oceanska krstarenja koja se ujedno mogu i smatrati i počecima suvremenog nautičkog turizma zabilježena su krajem 18. stoljeća. Godine 1866. Amerikanci Hudson i Fitchem prešli su Atlantik za 38 dana, a 1870. godine Dubrovački kapetan Niko Primorac prvi je jedrilicom prešao iz Europe u Ameriku. Šest godina kasnije jedan ribar iz Amerike je na brodicu od 6 metara doplovio do Europe.

Nautički turizam u Hrvatskoj se pojavio gotovo jedno stoljeće kasnije (19.st.) nego u svijetu (17. i 18.st.). Ono što je važnije je da se njegov razvoj u ostalom dijelu Svijeta razvijao vrlo brzo od polovice 19.st. što ne možemo reći za njegov razvoj u Hrvatskoj.

Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj tekao je vrlo sporo sve do početka 80-ih godina 20.st. kada se osniva većina današnjih marina i udruga nautičara što povećava njegovu popularnost. Dakle, intenzivniji njegov razvoj možemo pratiti u zadnjih 15 godina, a njegov se pravi «bum» tek očekuje.

Nautički turizam možemo podijeliti u nekoliko kategorija. Osnovna podjela nautičkog turizma je napravljena prema vrsti djelatnosti (nautičko -turističke ponude). Prema toj podjeli nautički turizam se dijeli na:

- luke nautičkog turizma,
- iznajmljivanje plovila za sport i razonodu (*eng. charter*),
- krstarenje brodovima (*eng. cruising*).

Sa stanovišta veličine plovila imamo slijedeću podjelu:<sup>1</sup>

- „veliki“ ili brodski nautički turizam,

---

<sup>1</sup> Zelenika R., Vidučić V.: Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015., pregledni članak, JEL Classification L83.

- „mali“ nautički turizam,
- nautički turizam u unajmljenim plovilima

Veliki ili brodski nautički turizam uglavnom se javlja u vidu: kružnih putovanja i izleta, te pružanja ugostiteljskih usluga: smještaja, prehrane, pića na brodu privezanom uz obalu (botel) na određeno vrijeme i u određenim okolnostima

Svijest o čistoj životnoj sredini, znatno je doprinijela razvitku nautičkog turizma. U okviru nautičkog turizma vrlo važno mjesto zauzima tzv. „mali nautički turizam. „Mali“ nautički turizam danas je prevladavajući oblik nautičkog turizma. Karakterističan je po različitim vrstama manjih plovila kao što su: jedrilice, gliseri, jahte, čamci i druga plovila za zabavu, sport i rekreaciju. Realizira se u vidu: zabavne navigacije i sportsko-natjecateljskog nautičkog turizma.

Turist-nautičar, kao potencijalni učesnik, turističko nautičkih kretanja, može se pojaviti u nekoliko oblika ili odnosa i to u: vlastitom plovilu i vlastitom navigacijom, vlastitom plovilu i navigacijom koju prepušta stručno osposobljenoj posadi, unajmljenom plovilu i vlastitom navigacijom, unajmljenom plovilu i navigacijom koju prepušta stručno osposobljenoj posadi.

Još ima mnogo vrsta i podjela nautičkog turizma npr. prema ambijentu, prema organizaciji, prema motivu ili cilju, itd.

### **1.1. Nautički turizam u Hrvatskoj**

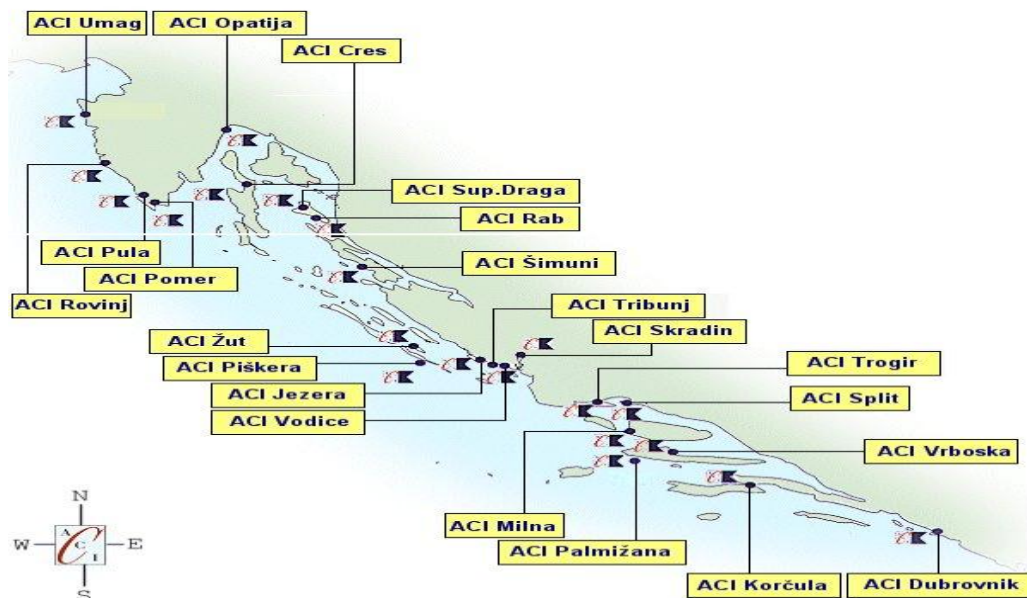
Razvedenost hrvatske obale (indeks razvedenosti hrvatske obale iznosi 11,1)<sup>2</sup> je uz veliki broj otoka jedan od glavnih aduta za razvoj nautičkog turizma. Ukoliko nam je poznata činjenica da je zračna udaljenost od sjeverozapadnog rta Savudrije do jugoistočnog rta Oštro 526 kilometara, dolazimo do podatka da Republika Hrvatska posjeduje 5838,6 kilometara obale s 1185 otoka, otočića, hridi i grebena, od čega je 50 otoka naseljeno. Uz razvedenost obale i atraktivnost otočnoga prostora Hrvatska se ističe obilježjima reljefa. Naša obala je visoka, strma i stjenovita što prostoru daje posebnu čar. Na hrvatskoj obali nalaze se i nacionalni parkovi, te je taj dio arhipelaga zaštićen. To je područje Brijuna, Kornata i Mljeta

---

<sup>2</sup> To znači da je hrvatska obala 11,1 puta duža od zračne linije između dvije krajnje točke na obali

u kategoriji nacionalnog parka, a Telašćica i Lastovo u kategoriji parka prirode. Odmah iza obale uzdižu se planinski lanci.

Posebni doprinos razvoju nautičko-turističke ponude daje osnivanje Adriatic Croatia International Club – ACI (1983. godine) sa sjedištem na Brijunima. Zadatak ACI-a bio je da koordinira i financira izgradnju nautičkih objekata. To je uvjetovalo stvaranje prvog modernog, organizacijski i funkcionalno povezanog nautičko-turističkog poduzeća na našoj obali. ACI-a su osnovala poduzeća iz turističko-ugostiteljske i trgovinske branše, kao i poduzeća koja su imala interes za plasman svojih proizvoda. U osnivanju ACI-a učestvovalo je 69 članica osnivača, od kojih je većina financirala izgradnju i učestvovala u poslovanju izgrađenih nautičkih objekata. Već u prvoj godini poslovanja ACI-a, tj. do sredine 1984. godine izgrađeno je 16 marina kapaciteta 4730 vezova. Godine 2001. ACI raspolaže sa 21 marinom kapaciteta 5610 vezova, a do danas taj se broj nije povećao. Od ukupnog broja marina bile su: 4 marine I. kategorije (5 zvjezdica) sa 1530 vezova, 9 marina II. kategorije (4. zvjezdice) sa 2670 vezova i 8 marina III. kategorije (3 zvjezdice) sa 1410 vezova. Većina komercijalnih marina izgrađena je osamdesetih godina. Odlikuju se kvalitetnom gradnjom i izvrsnom lokacijom. Pretežno su smještene u većim primorskim gradovima, poznatijim turističkim mjestima i najljepšim otočnim uvalama. Većina pripada lancu ACI. Ostale su samostalne.



Slika 1: ACI marine u Hrvatskoj

Izvor: [www.comprac.com](http://www.comprac.com)(27.05.2014)



Naravno, nakon 90-ih godina u Republici Hrvatskoj počinje gradnja marina privatnih ulagača, tako da danas možemo govoriti o broju od skoro 60 marina, koje su u državnom i privatnom vlasništvu.

Približno 60% lučica, luka, marina i sidrišta pripadaju kvarnerskom, zadarskom i dubrovačkom akvatoriju. Od 16913 ukupnih vezova, Istarska županija ih sadrži najviše 4291 ili 25,37%, za njom slijedi Zadarska županija sa 3759 ili 22,22% i Primorsko Goranska županija sa 3416 ili 20,20% vezova. Međutim zbog Nacionalnog Parka Kornati najatraktivnije je područje nautičkog turizma šibenski arhipelag. U 2012. godini prihodi luka nautičkog turizma u Šibensko-Kninskoj županiji iznosili su 163.603.000,00 kuna.<sup>3</sup>

U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2012. na stalnom vezu bilo je 14 396 plovila, što je za 0,8% više nego 31. prosinca 2011. Vezom u moru koristilo se 85,5% plovila, a isključivo mjestom na kopnu 14,5%. Prema vrsti plovila, na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru, 48,2% su motorne jahte, 50,2% su jahte na jedra, a 1,6% su ostala plovila. Prema zastavi plovila najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske (31,7%), Austrije (18,6%), Njemačke (16,5%), Slovenije (6,6%), SAD-a (6,4%) i Italije (6,1%), što čini 85,9% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu.

Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2012. iznosio je 181 628, što je za 3,6% manje nego u 2011. Prema vrsti plovila u tranzitu koja su se koristila vezom u moru, 33,6% su motorne jahte, 63,4% su jahte na jedra, a 3,0% su ostala plovila. U tom razdoblju najviše plovila u tranzitu bilo je iz Hrvatske (46,3%), Italije (18,4%), Njemačke (11,5%), Austrije (7,6%) i Slovenije (3,8%), što čini 87,6% plovila od ukupnog broja plovila u tranzitu<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Državni zavod za statistiku RH, broj 4.3.5. 2012. godina

<sup>4</sup> Državni zavod za statistiku RH, broj 4.3.5. 2012. godina

**G-2. OSTVARENI PRIHOD LUKA NAUTIČKOG TURIZMA BEZ PDV-a U 2012. I 2013.**  
**INCOME REALISED BY NAUTICAL PORTS, NOT INCLUDING VAT, 2012 AND 2013**



Tablica 1: Prihod luka nautičkog turizma u 2012. i 2013. godini

Izvor: Državni zavod za statistiku RH, broj 4.3.5. 2013. Godina

Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2012. iznosio je 660,0 milijuna kuna, pri čemu su 487,8 milijuna kuna ostvarena od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 73,9%. U odnosu na 2011., ukupan prihod veći je za 10,0%, dok je prihod od iznajmljivanja vezova veći za 11,0%.

## 1.2. **Prihvatni kapaciteti**

Kao što je već u uvodu spomenuto, prihvatni kapaciteti za nautičke plovne objekte smješteni su u lukama nautičkog turizma i na nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet. Nautički vezovi mogu biti cjelogodišnji, sezonski i tranzitni. Prihvatni kapaciteti su cjelogodišnji i sezonski. Usluge prihvata plovila su iznajmljivanje stalnog i tranzitnog veza. Luke nautičkog turizma nude osim usluge veza i ostale usluge koje čine sadržaje nautičke ponude (ugostiteljske, sportske, servisne i dr.). Ponudu nautičkih prihvatnih kapaciteta raščlanjujemo na:

- broj vezova u moru,
- mjesta na kopnu i
- broj plutača na sidrištima.

Ukupni kapacitet vezova u moru i mjesta za smještaj plovnih objekata na kopnu, prema podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Državnog zavoda za statistiku je 21 020 mjesta i to u moru 15 834 i na kopnu 5 186.

Osim u lukama nautičkog turizma vezovi za plovne objekte postoje i u lukama otvorenim za javni promet, ali i u sportskim, industrijskim, ribarskim i bivšim vojnim lukama, koje sukladno postojećim propisima nisu namijenjene nautičkom turizmu. U Republici Hrvatskoj postoje 333 luke otvorene za javni promet od čega je 6 od državnog značaja, dok je ostalih 297 luka od županijskog i lokalnog značaja. U svrhu razvoja nautičkog turizma osim analize prihvatnih kapaciteta u lukama nautičkog turizma sagledane su i mogućnosti prihvatnih kapaciteta za nautičke plovne objekte u postojećim sportskim lukama kao i u proširenom području za nautičku namjenu luka otvorenih za javni promet.

Županije	U moru	Na kopnu	Ukupno
Istarska	3668	802	4662
Primorsko-gor.	3455	1803	5166
Ličko-senjska	0	0	0
Zadarska	3553	1221	4706
Šibensko-knin.	3529	938	3695
Splitsko-dal.	1021	503	1971
Dubrovačko-ner.	714	206	820

Tablica 2: Kapacitet vezova luka nautičkog turizma i sidrišta u 2013. godini

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Državni zavod za statistiku

## 2. PRAVNI OKVIRI VEZANI ZA PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA

Dvije osnovne kategorije plovila u nautičkom turizmu su:

- Plovila za masovno krstarenje
- Jahte ili brodice – mala flota.

U ovom radu ograničiti ćemo se na maloj floti, odnosno brodicama i jahtama, pošto su to plovila koja se najčešće koriste uslugama luka nautičkog turizma.

U Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske dane su slijedeće definicije:

- *Brodica* je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 kW.

Pojam brodice ne obuhvaća :

- plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova,
  - plovila namijenjena isključivo za natjecanje,
  - kanue, kajake, gondole i pedaline,
  - daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima,
- *Jahta* je plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je dužina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika.<sup>5</sup>
  - *Priznata organizacija* je organizacija priznata sukladno Pravilniku o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova.
  - *Luka* jest morska luka, 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 manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.

---

<sup>5</sup> Pomorski zakonik, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb 2013.

- *Luka posebne namjene* jest morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka).

Pravni okviri koji se primjenjuju za brodice i jahte mogu se podijeliti na pravne i na tehničke propise. I dok se pravni propisi, posebno vezani uz sigurnost plovidbe jednako primjenjuju i na domaća i na strana plovila, tehnički propisi uvelike ovise o zemlji iz koje plovilo dolazi.

U Republici Hrvatskoj postoje dvije organizacije koje donose najveći broj propisa i tehničkih pravila za jahte i brodice. To su Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture i priznata organizacija tj. Hrvatski registar brodova. Najveći dio operativnog posla u Ministarstvu rade lučke kapetanije.

- **Lučka kapetanija**

Lučke kapetanije obavljaju poslove nadzora plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, poslove traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru, inspeksijske poslove sigurnosti plovidbe, inspeksijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslove upisa i brisanja brodova, te vođenja upisnika brodova, poslove utvrđivanja sposobnosti za plovidbu, baždarenje brodica, poslove upisa i brisanja brodica te vođenja očevidnika brodica, poslove izdavanja pomorskih knjižica, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i vođenje očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima te druge upravne, stručne i tehničke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima.

Lučke kapetanije su osnovna upravna tijela službe sigurnosti plovidbe, a obavljaju upravne, odnosno inspeksijske poslove sigurnosti plovidbe u okviru zakonskih prava i dužnosti<sup>6</sup>. Brojnim tehničkim i upravnim, odnosno inspeksijskim poslovima, osigurava se nesmetano odvijanje sigurnosti plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Upravni poslovi sigurnosti plovidbe obuhvaćaju najčešće održavanje reda u lukama i ostalim područjima pod jurisdikcijom. Inspeksijska tijela mogu i moraju, u

---

<sup>6</sup> Zakon o lučkim kapetanijama, Narodne novine, 124/97

okviru održavanja reda u luci intervenirati uvijek kada se radi o ugrožavanju sigurnosti broda i ljudi na moru<sup>7</sup>.

Radom lučke kapetanije upravlja lučki kapetan kojeg imenuje i razrješuje Ministar zadužen za pomorstvo.

- **Hrvatski registar brodova HRB**

HRB je osnovan 1949. godine i do 1992. godine djelovao je kao Jugoslavenski registar brodova. Sjedište je u Splitu. HRB je neovisna, neprofitna, prema općem dobru usmjerena javna ustanova koja obavlja:

- klasifikaciju brodova,
- statutarnu certifikaciju brodova u ime nacionalnih pomorskih uprava,
- statutarnu certifikaciju pomorske opreme,
- statutarnu certifikaciju plovila za razonodu,
- certifikaciju sustava za upravljanje kvalitetom

Osnovni zadatak (misija) HRB-a jest promicati najviše međunarodno prihvaćene norme u svezi sigurnosti i zaštite života i imovine na moru i unutarnjim plovnim putovima, kao i zaštite okoliša mora i unutarnjih plovnih putova. Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku Uniju došlo je do promjena u radu HRB-a. Vlada RH je u mjesecu svibnju 2013. godine usvojila prijedlog novog Zakona o HRB-u, u kojem Odredbe o Tehničkim pravilima za statutarnu certifikaciju od 1. srpnja donosi ministar nadležan za pomorstvo i unutarnju plovidbu, a ne kao do sada HRB. Također se navodi da je nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, HRB ostala jedina organizacija ovlaštena za poslove statutarne certifikacije brodova hrvatske državne pripadnosti u nacionalnoj plovidbi, statutarnu certifikaciju jahti i ostalih pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti na koje se ne odnose međunarodne konvencije, statutarnu certifikaciju u svezi sigurnosne zaštite brodova, baždarenje pomorskih plovnih i plutajućih objekata, te plovila unutarnje plovidbe, statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe, te se navode ostali poslovi koje HRB obavlja kao poslove od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku. Hrvatski registar brodova priznat je kao punopravna organizacija u EU u skladu za zahtjevima direktive 2009/15 EZ i Uredbe 391/2009 EZ. Uz novi Zakon o HRB, vrlo je bitan i *Pravilnik o priznatim organizacijama za*

---

<sup>7</sup> Perinović,R.: Pravni položaj lučke kapetanije u pomorskopravnom pravu RH, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god.43.,str 65., Split 2006.

*nadzor pregled i certifikaciju brodova* iz 2011 godine čiji je sastavni dio UREDBA (EZ) br. 391/2009 *EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA* od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju nadzor i pregled brodova. Jedna od najvažnijih odredaba te uredbe je suradnja članica Unije, pa se tako navodi da podaci o prijenosima, promjenama, suspenzijama i povlačenjima klase, uključujući podatke o svim isteklim pregledima, isteklim preporukama, uvjetima klase, operativnim uvjetima ili operativnim ograničenjima izdanim za brodove u njihovoj klasi, bez obzira na zastavu pod kojom brod plovi, također se elektronički dostavljaju u zajedničku bazu podataka o inspeksijskim pregledima kojom se koriste države članice. Objavljena su i minimalna mjerila za organizacije koje zastupaju pojedine članice EU u certifikaciji pomorskih brodova.

## **2.1. Pravni propisi koji se odnose na plovila nautičkog turizma**

Plovila nautičkog turizma, a u svrhu ovoga rada obrađujemo brodice i jahte, spominju se u više propisa Republike Hrvatske. Temeljni zakon je Pomorski zakonik, sa zadnjim izmjenama 2013. godine. Ostali propisi koji će biti obrađeni su:

- pravilnik o brodicama i jahtama,
- uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih športu i rasonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske

### **2.1.1. Pomorski zakonik**

Važeći Pomorski zakonik Republike Hrvatske na snazi je od 29. prosinca 2004. godine. Prvi je put izmijenjen i dopunjen 2007. godine, a zatim 2008., 2011. i 2013. godine. Na temeljima Pomorskog zakonika doneseni su i svi pravilnici od kojih ćemo neke navesti i analizirati u ovom radu.

Dijelovi Pomorskog zakonika koji se tiču plovila nautičkog turizma počinju već u prvom dijelu koji definira osnovne pojmove, a u njima i pojmove brodice i jahte koji su već navedeni.

**Glava VII** odnosi se na brodice i jahte te utvrđivanje sposobnosti za plovidbu istih. Sposobnost za plovidbu utvrđuje priznata organizacija (HRB) i lučka kapetanija, te nakon pregleda izdaju odgovarajuće isprave, zapise ili knjige. Za tehnički nadzor jahti odgovorna je

Hrvatski registar brodova (HRB). Tehnički nadzor obuhvaća odobrenje tehničke dokumentacije na temelju koje se gradi jahta. Ta dokumentacija obavezna je i kod većih preinaka. Nadzor se provodi i kod ugradnje porivnih strojeva. Za nadzor gradnje i preinake brodice odgovorna je lučka kapetanija i njezini inspektori sigurnosti plovidbe.

*Isprave, zapisi i knjige za brodice i jahte*

(1) Isprave, zapisi i knjige koje brodice i jahte moraju imati, služe kao dokaz o identitetu, sposobnosti za plovidbu i ostalim svojstvima.

(2) Jahti upisanoj u upisnik jahti izdaje se upisni list.

(1) Isprave, zapisi i knjige propisane ovim Zakonikom moraju biti napisane na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu.

(2) Isprave, zapisi i knjige koje se izdaju brodicama i jahtama u međunarodnoj plovidbi moraju uključivati i prijevod na engleski jezik.

Isprave, zapisi i knjige propisane ovim Zakonikom moraju se nalaziti na brodici i jahti i uvijek biti dostupne u svrhu provjere. Način izdavanja, sadržaj i vrste isprava, zapisa i knjiga, osim onih propisanih Tehničkim pravilima, propisuje ministar.

Isprava o sposobnosti brodice ili jahte za plovidbu koju izdaje strana država priznaje se uz uvjet uzajamnosti.<sup>8</sup>

**Dio četvrti glava II** govori nam o upisi i brisanju jahti iz upisnika jahti. U upisnik jahti može biti upisana jahta koja je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe ili državljanina Republike Hrvatske koji nema prebivalište u Republici Hrvatskoj.

Jahte i jahte u gradnji upisuju se u upisnike jahti, odnosno upisnike jahti u gradnji. Upisnici jahti i upisnici jahti u gradnji sastoje se od glavne knjige i zbirke isprava. Glavna knjiga upisnika sastoji se od jedne knjige ili više knjiga koje se označavaju rimskim brojevima, a svaka knjiga sadrži određeni broj uložaka. Broj uložaka i stranica određuje tijelo koje vodi upisnik jahti, odnosno upisnik jahti u gradnji (lučka kapetanija). Isprava koju dobije jahta upisom u očevidnik jahti je Upisni list.

**Dio četvrti glava III** donosi nam pravila o upisu i brisanju brodice. Brodica se upisuje u evidenciju brodice (očevidnik) koju vodi lučka kapetanija, odnosno ispostava lučke kapetanije na čijem je području prebivalište, odnosno sjedište fizičke ili pravne osobe vlasnika brodice. Brodica upisana u očevidnik brodice mora imati oznaku, a može imati i ime.

---

<sup>8</sup> Pomorski zakonik, Narodne novine 56/13



Kao što je navedeno, Pomorski zakonik je snagom najvažniji dokument i iz njega proizlaze i drugi pravilnici. Kroz cijeli PZ provlače se pravila koja se tiču jahte i brodica, a u nastavku su navedena samo najvažnija.

### **2.1.2. Pravilnik o brodicama i jahtama**

Pravilnik o brodicama i jahtama sastoji se od dvanaest poglavlja:

- uvodne odredbe,
- uvjeti za plovidbu,
- stavljanje na tržište,
- područje plovidbe brodica i jahti,
- gradnja brodice i jahte,
- upis i brisanje brodica,
- određivanje oznaka i imena,
- utvrđivanje sposobnosti za plovidbu brodica i jahti,
- posada brodice,
- najmanji broj članova posade potreban za sigurnu plovidbu,
- nadzor,
- prijelazne odredbe.

Pravilnik detaljno obrađuje sva pravila kojima je izvor u Pomorskom zakoniku. Za potrebe ovog rada izdvojit ćemo samo neka:

Namjena plovila:

- za gospodarsku svrhu,
- za osobne potrebe,
- za javnu svrhu.

Vrsta pogona:

- motorne jahte,
- gliseri,
- jedrilice (sportske jedrilice, ostale jedrilice),

- brodice na vodeni mlazni pogon,
- brodice na vesla,
- jahte s kombiniranim oblicima pogona.

Područja plovidbe brodica i jahti:

Brodica ili jahta ovisno o svojoj veličini, konstrukciji i drugim tehničkim karakteristikama može ploviti u sljedećim područjima plovidbe:

1. Područje plovidbe I – obuhvaća međunarodnu plovidbu svim morima i vodama koje su pristupačne s mora.
2. Područje plovidbe II – obuhvaća međunarodnu plovidbu Jadranskim morem.
3. Područje plovidbe III – obuhvaća plovidbu unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnim vodama RH i vodama koje su pristupačne s mora.

U području plovidbe III. mogu postojati sljedeća ograničenja:

- IIIa – do 6 Nm od obale kopna ili otoka,
- IIIb – do 3 Nm od obale kopna ili otoka,
- IIIc – do 1 Nm od obale kopna ili otoka.

4. Područje plovidbe IV obuhvaća plovidbu lukama, zaljevima, rijekama hrvatskoga Jadranskog slijeva do granica do koje su one plovne s morske strane, te Prokljanskim jezerom.

### ***2.1.3. Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih športu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske:***

Ovom Uredbom se propisuju uvjeti dolaska i boravka stranih jahti i brodica u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske radi razonode, turističkog krstarenja, sudjelovanja u športskim natjecanjima ili nautičkim sajmovima.

Zapovjednik plovila koje uplovljava u Republiku Hrvatsku morskim putem dužan je najkraćim putem uploviti u najbližu luku otvorenu za međunarodni promet radi obavljanja granične kontrole, te obaviti sljedeće:

- ovjeriti popis posade i putnika koji se nalaze na plovilu,
- platiti propisane naknade za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja kao i naknadu za korištenje objekta sigurnosti plovidbe,
- platiti boravišnu pristojbu sukladno posebnim propisima,
- prijaviti boravak stranih državljana na plovilu sukladno posebnim propisima.

Jedna od bitnih promjena u novoj Uredbi (NN 56/13) je i ukidanje vinjeta za nautičare.

Stupanjem na snagu ove Uredbe, strane brodice i jahte koje se u Hrvatsku dovoze kopnenim putem ili su već u zemlji na čuvanju ili na vezu u nekoj od marina i lučica, nisu dužne prijavljivati Popis posade i putnika, već samo podmiriti sve potrebne naknade. No ta obveza i dalje važi za one inozemne brodice i jahte koje morskim putem uplovljavaju u Hrvatsku. Te se brodice i jahte također, kao i do sada, prilikom uplovljavanja u Hrvatsku moraju podvrgnuti i graničnoj kontroli. Uz to, za sve brodice i jahte namijenjene isključivo razonodi, sportu i rekreaciji ukinuto je i dosadašnje ograničenje maksimalnog broja putnika na plovilu tijekom jedne kalendarske godine.



Slika 2: Vinjeta

Izvor: [www.24ur.com](http://www.24ur.com) (25.05.2014.)

U Republici Hrvatskoj više službi kontrolira primjenu zakona, odnosno zakonskih propisa koji se odnose na plovila u nautičkom turizmu. Osim navedenih lučke kapetanije i Hrvatskog registra brodova tu je svakako najznačajnija pomorska policija. Svaka od

navedenih službi ima svoju zadaću u provedbi važećih zakonskih propisa. Hrvatski registar brodova prati gradnju i na temelju pregleda izdaje propisane svjedodžbe jahtama. Lučka kapetanija prati gradnju brodica, izdaje dozvolu za plovidbu brodice i vrši inspekcijski nadzor. Pomorska policija vrši inspekcijski nadzor u nešto manjem obimu od lučkih kapetanija.

### 3. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

U najširem smislu, luka je prirodno ili umjetno zaštićeno područje gdje brodovi nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijena i leda. Također 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 također i sjecište pomorskih, kopnenih, a u novije vrijeme i zračnih putova.

Prema članku 2. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 38/09) : „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 manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi“.

Povezanost luka nautičkog turizma sa navedenom definicijom iz Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama je očita. U definiciji se navode jahte i brodice, a to su plovila nautičkog turizma. Također, činjenica je da nautičari vezuju i sidre svoja plovila u gradskim lukama, budući da su luke locirane u gradskim središtima. Naravno, to se ne odnosi na novoizgrađene naftne i kontejnerske terminale koji su u pravilu izgrađeni van gradskih područja, ali oni nisu teme ovoga rada. Upravo blizina luka i starih gradskih središta pojava je koja je izražena u cijelom Mediteranu, pa i u Republici Hrvatskoj. Najbolji primjeri su luke Dubrovnik, Split i Zadar.



Slika 3: Luka Zadar

Izvor: [www.soha-yachting.com](http://www.soha-yachting.com)

Postoji više definicija luke nautičkog turizma. Hrvatski autor Vlatko Jadrešić daje slijedeću definiciju: „Luke nautičkog turizma su primarni objekti nautičkog turizma, izgrađeni, rekonstruirani, prošireni ili modernizirani u cilju pružanja svih usluga sudionicima raznih vidova turističke i zabavne navigacije na moru, jezerima i rijekama.“

Od 1999. godine luke nautičkog turizma u Hrvatskoj definitivno su razvrstane i klasificirane Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma koji je obavljen u „Narodnim novinama“ broj 142. iz 1999. godine. Novi pravilnik, koji je trenutno na snazi, objavljen je 2008. godine. Tu se luka nautičkog turizma definira kao turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojen dio i potrebne uvjete za nautički turizam i turiste nautičare. Iz navedenog pravilnika jasno je da se luke smatraju posebnim poslovnim objektom smještenim na pomorskom dobru, ili izvan njega. Upravo ta činjenica daje im veliku širinu u zakonskom tretmanu jer obuhvaća svu plovidbenu lučku regulativu, poslovanje u uvjetima koncesije, problematiku gradnje na pomorskom dobru i drugo, što će se obraditi kasnije u radu.

Autori Mirjana Kovačić i Čedomir Dundović navode osnovne pojmove vezane uz luke nautičkog turizma:

- *Luka odredbe*: luka u kojoj je po ugovoru o iznajmljivanju plovila (*eng. Charteru*) predviđeno uplovljenje radi predaje plovila.
- *Luka odredišta*: luka u kojoj je predviđeno naredno uplovljenje, a koje bi nautičar trebao prijaviti u luci isplavljenja.
- *Luka zakloništa*: luka u koju se brod u slučaju nevremena može skloniti i koja se zbog toga treba posebno tretirati, obilježiti i organizirati.
- *Sigurna luka*: luka koja je sigurna od fizičkog, političkog ili bilo kakvog drugog oblika opasnosti ili problema.
- *Tranzitna (provozna luka)*: luka koja služi za prihvat i provoz nautičara, a najčešće se organizira u blizini aerodroma i drugih prometnih čvorišta u kojima se nautičari prihvaćaju i provoze do luke ukrcaja na plovilo ili u marinu u kojoj ima ugovoren bilo koji oblik boravka.
- *Usputna luka*: luka koja nautičaru služi za potrebe zadovoljavanja neke od njegovih potreba ili za dodatno snabdijevanje i kratko zadržavanje.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 38/09) normira luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. Luke mogu biti otvorene za međunarodni ili samo za domaći promet. Prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku, luke otvorene za javni promet dijele se na:

1. luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
2. luke županijskog značaja,
3. luke lokalnog značaja.

Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene, te luke mogu biti:

1. vojne luke,
2. luke nautičkog turizma,
3. industrijske luke,
4. brodogradilišne luke,
5. sportske, ribarske i druge luke slične namjene.

Prema značaju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene dijele se na:

1. luke od značaja za Republiku Hrvatsku,
2. luke od županijskog značaja.

Pri razvrstavanju luka nautičkoga turizma, kao i za ostale gospodarske djelatnosti, polazi se od makrostrateškoga interesa zemlje i od prirodnih i tržišnih karakteristika.

Luke nautičkog turizma svrstane su u luke posebne namjene čiju kategorizaciju regulira Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/08). Prema spomenutom Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma luke nautičkog turizma u Hrvatskoj razvrstavaju se kao:

1. sidrišta,
2. odlagalište plovnih objekata,
3. suhe marine,
4. marine.

Te četiri vrste definirane su Pravilnikom vrlo jasno i određeno, prije svega s obzirom na more i kopno, dakle s položajnog aspekta. Autori M. Bilić i T. Luković daju slijedeće definicije:

***Sidrište*** je dio vodenoga prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata u zaštićenoj uvali. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom, što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji. Umjetna zaštita sidrišta izgradnjom valobrana nije dopuštena, bez razlike na površinu akvatorija u uvali. Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom koje sidrište mora imati jesu sljedeći:

- dio vodenog prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata,
- jedan uređen interventan privez s opremom za privez plovnoga objekta.<sup>9</sup>

***Odlagalište plovnih objekata:*** odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U odlagalištu plovnih objekata nije dozvoljen boravak turista i ne može se vršiti priprema plovila za plovidbu. Ta vrsta luka nautičkog turizma posebno je interesantna nautičarima, stalnim gostima sa plovilima manjih dimenzija i manjih tržišnih vrijednosti kojima je opcija odlagališta primamljivija od suhe ili klasične marine.

---

<sup>9</sup> T. Luković, M. Bilić,: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše More, Dubrovnik, 2007.





Slika 4: Odlagalište plovnih objekata u mjestu Polača kod Zadra

Izvor: [www.kampedo.com](http://www.kampedo.com) (01.06.2014.)

Iako se Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma ne spominje privezište autor Mirjana Kovačić smatra da je to važna kategorija infrastrukture za prihvatanje plovila, kojom se omogućuje privez plovila na pomorskom dobru (izgrađenim obalama, pontonima...), uz mogućnost naplate putem koncesija ili koncesijskog odobrenja. Iz tog razloga pojam privezišta obrađen je u nastavku.

**Privezište** je dio vodenog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenog prostora privezišta dopuštaju, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje se mogu sidriti plovni objekti.

Postojeće luke javnoga prometa preuzimaju povremeno i stalno funkciju luke nautičkog turizma, u kategoriji pristaništa.

*Suha marina* je dio obale ili kopna posebno ograđen i uređen za pružanje usluga čuvanja plovnih objekata, te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodeni prostor i iz njega do suhe marine. Iz definicije marine izuzeta je suha marina, kao dio kopna na kojemu se pruža usluga smještaja plovnih objekata. Suha je marina nova kategorija luka nautičkog turizma, i prvi je put navedena u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.

Suhe su marine vrlo često zastupljene na sredozemnoj obali Italije i Francuske. Na tom dijelu obale koja obiluje plovnim kanalima, razvijaju se različiti načini transporta plovila i smještaj na suhom vezu na udaljenijim lokacijama od obale. Time se rasterećuje atraktivni priobalni dio, a u suhim marinama pružaju se specijalizirane usluge u nautičkom turizmu. Riječ je o ograđenom kopnenom prostoru na kojemu se organizira suhi vez, te tehnološka podrška za brzo vađenje i spuštanje plovila u vodu ili u more u bilo koje vrijeme (0 - 24 sata), a prema zahtjevu vlasnika plovila.

Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom za suhe marine su sljedeći:

- ograđen i osvijetljen prostor za smještaj plovila,
- recepcija / portirnica za prihvata plovnih objekata (može biti i montažni objekt) s potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine,
- čuvarska služba 24 sata dnevno,
- stalke (važe) za plovne objekte na suhom,
- organizirana služba za transport plovnih objekata,
- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode: brodogradilište koji može biti i izvan ograđenoga prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila - pokretna dizalica i navoz s „važima“, te navoz za prikolicu osobnog automobila,
- vrijedeća polica osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalaze u marini,
- priključak na električnu mrežu od 220V na svakih 20 plovnih objekata,
- priključak na higijenski ispravnu vodu na svakih 50 plovnih objekata,

– jedna skupina prostorija za osobnu higijenu turista nautičara na svakih 100 plovnih objekata.<sup>10</sup>

**Marina** je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za usluge veza i čuvanja plovnih objekata, te za smještaj turista nautičara u plovnim objektima ili u smještajnim objektima marine. U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima, pa i servisiranje i održavanje plovnih objekata. To je specijalizirana luka ili suvremeno uređen i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju. Definiše se i kao luka koja pruža usluge veza i čuvanja plovnih objekata, ali u njoj se mogu obavljati održavanje i servisiranje koje obavljaju poduzetnici tih djelatnosti ili servisi smješteni u samoj marini i izvan nje. Marina se smatra osnovnim objektom nautičkog turizma. To je također i dominirajući tip turističke luke u svijetu i u svom sastavu ima čitav niz povezanih atraktivnih uslužnih elemenata.<sup>11</sup>

Marine se razvrstavaju u četiri kategorije, a svaku od njih označava određeni broj sidara:

- prva kategorija – marina s pet sidara,
- druga kategorija – marina s četiri sidra,
- treća kategorija – marina s tri sidra,
- četvrta kategorija – marina s dva sidra.

Uvjeti za kategorije koje treba ispuniti marina utvrđeni su u Prilogu I. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma – Uvjeti za kategorije marina.

Pravnik Šavrljuga Branko u časopisu „Pravo i porezi“ iz 2009. godine, kritizira važeći pravilnik. Osnovna zamjerka odnosi mu se na činjenicu da pravilnik nije saživio u praksi. Razlog tome vidi u stalnom pomicanju rokova obavezne primjene.

Prema stupnju opremljenosti, marine se mogu podijeliti na:<sup>12</sup>

- standardne, s osnovnom udobnošću,
- luksuzne, s visokim stupnjem udobnosti,

---

<sup>10</sup> T. Luković, M. Bilić, : Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše More, Dubrovnik, 2007.

<sup>11</sup> T. Luković, M. Bilić, : Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše More, Dubrovnik, 2007.

<sup>12</sup> Dundović, Č., Grubišić, N.: Luke nautičkog turizma-čimbenik turističkog i gospodarskog razvitka RH, Suvremeni promet, Promet i turizam, pregledni članak, Zagreb 2001.

- rekreacijske, s mogućnošću korištenja sportsko-rekreacijskih sadržaja,

Prema tipovima gradnje marine se razvrstavaju na:

- američki tip,
- atlantski tip,
- mediteranski tip.

Američki tip marine karakterističan je po jednostavnoj (i standardnoj), kvalitetnoj i relativno jeftinoj izgradnji, funkcionalnom razmještanju sadržaja, dobroj opremljenosti i učinkovitoj organizaciji poslovanja.

Atlantski tip marine, kao i sve europske marine, u arhitektonskom smislu nema jedinstven tip izgradnje, slabije je opremljen i u prosjeku ima manji kapacitet od američkoga tipa. Stilovi izgradnje ovise o područjima, a mogu biti piramidalni, stupnjeviti, ambijentalni i visoki. Mediteranski tip marine karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrstom gradnjom infrastrukturnih objekata. Ti tipovi vezani su uz turističko naselje ili su njegov dio. Posjeduju ograničen broj vezova i namijenjeni su pretežno gostima u ljetnoj sezoni koji kraće borave u luci.<sup>13</sup>

S obzirom na položaj akvatorija prema kopnenom okružju, četiri su temeljna tipa marina:

- otvoreni,
- poluuvučeni,
- uvučeni,
- potpuno uvučeni.

Svaki od tih tipova prilagođava se okolnom terenu i uvjetima izgradnje.

Prema vlasništvu marina može biti:

- privatna,
- komunalna,
- javna.

Privatne marine komercijalnoga su tipa i njihovo vlasništvo upućuje na odabir poslovne politike i načina vođenja marine. Poduzetništvo je u njima na prvomu mjestu. Komunalne marine u načelu su javne i njima upravljaju lučke uprave ili država preko lokalne

---

<sup>13</sup> T. Luković, M. Bilić, Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše More, Dubrovnik, 2007.

zajednice. Namijenjene su, uglavnom, domicilnom stanovništvu koje prema njima gravitira. Javne marine u vlasništvu su državnih ili lokalnih vlasti. Karakteristične su po načinu upravljanja i financiranja, te su konkurencija komercijalnim (privatnim) marinama. Najviše javnih marina ima u SAD-u. Prema lokaciji razlikujemo sljedeće vrste marina:

- morske,
- jezerske,
- riječne,
- kanalske.

Ta podjela marina primjenljiva je u kontinentalnom dijelu Europe.<sup>14</sup>

### **3.1. Planiranje luke nautičkog turizma**

Riječ planiranje potječe od latinske riječi plan koja označava program, nacrt, namjenu, položaj. Planiranje je svjesna akcija nekog subjekta sa ciljem postizanja onog što želi. Postoji više definicija planiranja, ali se ističu dvije koje počivaju na temeljima ekonomskog planiranja, i to:

- planiranje je svjesno rukovođenje gospodarskim procesima,
- planiranje predstavlja skup odluka donesenih radi izvršenja odluke.

Luke nautičkog turizma obavljaju svoju djelatnost na vrlo osjetljivom obalnom i otočnom području pa je kod planiranja pravilan izbor lokacije ključna karika uspješne realizacije plana. Pošto su marine „krajnji domet“ luka nautičkog turizma, kako organizacijski tako i financijski, u ovom dijelu naglasak će biti na izboru lokacije za izgradnju marine.

„Marketinškom analizom se uz pomoću različitih metoda koje stoje na raspolaganju vrši istraživanje tržišta, odnosno koristeći se anketama, upitnicima, intervjuima i različitim dostupnim statističkim podacima upoznaje se, prije svega, nautičko-turistička potražnja.“<sup>15</sup>

Kupovna snaga potencijalnih gostiju, navike i želje nautičara, veličina i struktura potrošnje, elementi ponude kojima su nautičari zadovoljni i kojima nisu zadovoljni vrlo su važne informacije jer se na temelju takvih informacija na najbolji način može isplanirati vrsta i kvaliteta usluge koja će se u luci nautičkog turizma pružati. Također vrlo su važni podaci o nautičko-turističkoj ponudi, odnosno o već postojećim smještajnim kapacitetima za nautičare i

---

<sup>14</sup> T. Luković, M. Bilić, Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše More, Dubrovnik, 2007.

<sup>15</sup> Čičin-Šain, D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.

već postojećim razvojnim planovima (proširenje kapaciteta postojećih marina ili izgradnja novih luka nautičkog turizma koja je veću tijeku). Klasične metode istraživanja tržišta nisu dovoljne za marketinšku analizu, već se analitičar treba poslužiti i svojim iskustvom i intuicijom, kao i poznatim indikatorima ekonomskih i demografskih kretanja u okruženju. Na temelju rezultata marketinške analize donose se odluke o tipu i kategoriji marine, kapacitetu marine (broj vezova u moru i na kopnu), površini gatova, potrebnoj površini akvatorija, o izboru potrebne opreme i instalacija, te se definira potreban broj i kvalifikacijska struktura kadrova.

Nakon marketinške analize slijedi izrada tehničko-tehnološkog programa kojim se definira kako i čime proizvoditi usluge koje nautičari potražuju, a u tu svrhu se utvrđuju uvjeti izgradnje marine na željenom području te se vrši izbor odgovarajućih metoda inženjeringa za izgradnju marine. Pod prirodnim uvjetima izgradnje marine na željenoj lokaciji podrazumijevaju se karakteristike tla, veličina, oblik i smještaj zemljišta, dubina vode, visina plime i oseke, smjer i brzina morskih struja, snaga vjetrova i opći klimatski uvjeti. O ovome će nešto više biti riječi u sljedećem poglavlju.. Metode izgradnje podrazumijevaju način izgradnje, tip, dužinu i dubinu lukobrana, vrstu gatova (fiksni ili pontonski), upravnu zgradu, servise, hangare i druge sadržaje. Troškovi izgradnje su uvijek manji ukoliko su prirodni uvjeti na željenoj lokaciji povoljniji jer je u tom slučaju potrebno mnogo manje građevinskih zahvata (nasipavanja dna akvatorija, produbljivanje akvatorija...)<sup>16</sup>

### **3.1.1. Izbor lokacije**

Pod lokacijom se podrazumijeva izbor mjesta na kojem će se smjestiti luka nautičkog turizma, a sam izbor lokacije predstavlja jednu od najsloženijih odluka. Od izbora lokacije ovisi uspjeh poslovanja marine. Pravilnim izborom lokacije značajno se mogu smanjiti ulaganja u projekt i može se postići bolja iskoristivost kapaciteta.

Mjesto za izgradnju marine trebalo bi zadovoljiti sljedeće uvjete:<sup>17</sup>

- blizina jednog većeg naselja,
- odgovarajuću dubinu mora (ne manje od dva metra ni više od šest metara),
- povoljan pristup vodenoj površini,
- površinu ne manju od 4000 m<sup>2</sup>,

---

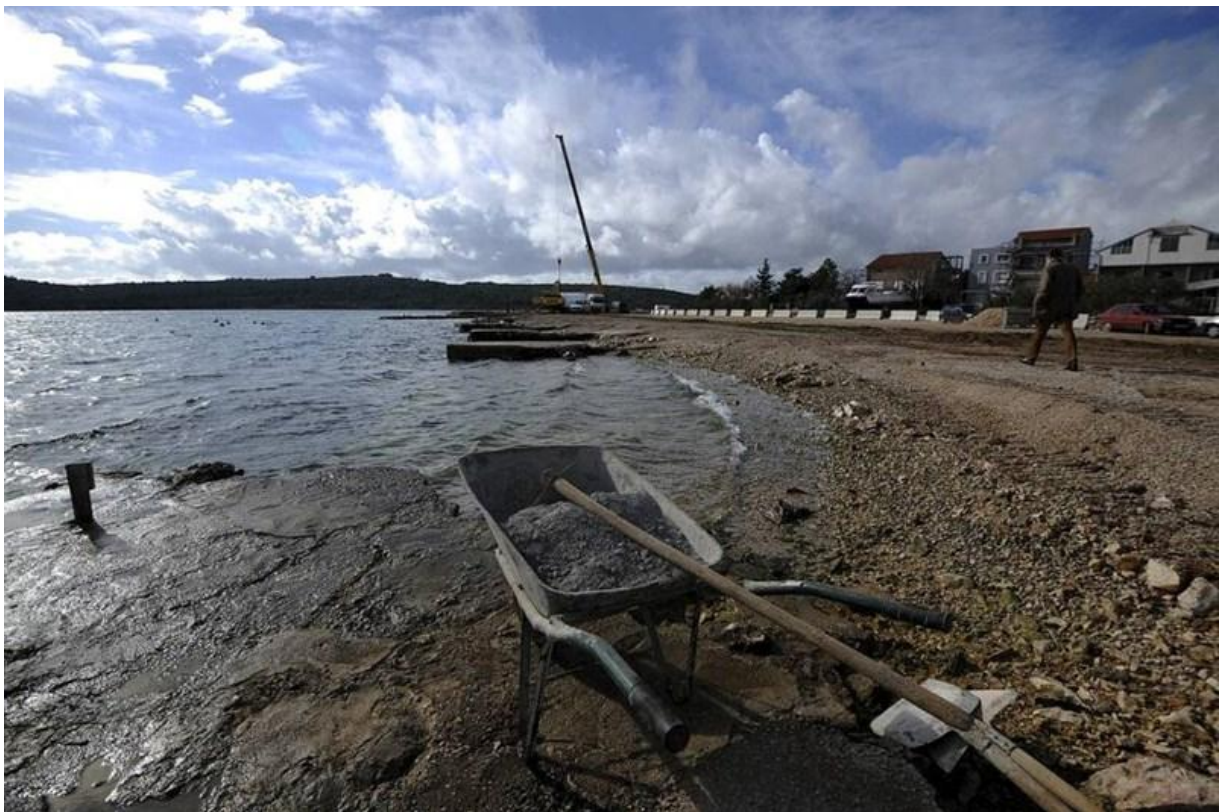
<sup>16</sup> Čičin-Šain,D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.

<sup>17</sup> Čičin-Šain,D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.



- blizinu komunalne infrastrukture,
- prirodnu zaštitu od valova,
- prirodnu zaštitu od vjetra,
- teren koji je osrednje nagnut,
- protok vode dovoljan za dnevnu izmjenu vode u marini.

Zadovoljiti sve navedene uvjete u stvarnosti nije moguće. Potrebno je angažirati stručnjake specijalizirane za određena područja. Njihova stručnost i iskustvo su pretpostavke za kvalitetno izabranu lokaciju gradnje. Analizu treba napraviti prije kupovine zemljišta, čime se smanjuju troškovi projekta. Nijednom investitoru neće biti lako ako se nađe u situaciji da kvaliteta tla nije zadovoljavajuća, te da će izgradnja infrastrukture i suprastrukture biti moguća tek nakon sanacije koja će višestruko povećati cijenu investicije ili da će zbog nepovoljnih morskih struja i vjetrova voda u marini biti često zagađena. Pogrešan izbor lokacije nepopravljiva je i ujedno najskuplja greška u projektu izgradnje marine.



Slika 5: Lokacija buduće marine u Pirovcu

Izvor: [www.slobodnadalmacija.hr](http://www.slobodnadalmacija.hr) (22.05.2014.)

Kao što je već navedeno u radu, izbor lokacije luke nautičkog turizma jedan je od najvažnijih zadataka investitora. Na izbor utječe više čimbenika, a neki od njih su:<sup>18</sup>

- prirodne karakteristike područja,
- blizina turističkih centara i razvijenost infrastrukture,
- blizina akvatorija prikladnog za nautičko turističku plovidbu,
- urbanistički planovi obalnog područja i raspoloženje građana prema izgradnji marine,
- socio-ekološki utjecaj marine na okoliš,
- oceanografski činitelji na određenom akvatoriju.

### ***Prirodne karakteristike područja***

Pod područjem na kojem se planira izgradnja luke nautičkog turizma podrazumijeva se cjelokupni zemljišni i prostor akvatorija. Pod prirodnim osobinama područja misli se na:<sup>19</sup>

- geološke i hidrogeološke osobine područja,
- oceanografske činitelje na određenom akvatoriju.

Veličina raspoloživog prostora snažno utječe na izbor lokacije za izgradnju. Smatra se da je jednom plovilu u prosjeku potrebno osigurati 120 m<sup>2</sup> prostora u akvatoriju marine ili 8 m<sup>2</sup> na kopnu.<sup>20</sup> Također vrlo je bitno mjesto lociranja luke nautičkog turizma. One mogu biti locirane na manje ili više zaštićenom prostoru i na različitom tipu i čvrstini tla. U marinama lociranim u prirodno zaštićenom prostoru ili na tlu koje je sastavljeno od kvalitetnog materijala nije potrebno graditi lukobrane i utvrđivati tlo. To povoljno utječe na troškove izgradnje i poslovanje buduće marine.

Nasuprot tome, na mjestima koja nisu prirodno zaštićena potrebno je graditi lukobrane. U tom slučaju treba donijeti velike količine materijala s drugog područja ili pak obratno, ukloniti materijal u more ili za to predviđena odlagališta. Kod mekanog tla javlja se problem njegove izdržljivosti za izgradnju lukobrana, upravne zgrade, fiksnih gatova i drugih elemenata. Troškovi utvrđivanja tla opterećuju troškove poslovanja buduće marine u čitavom vijeku eksploatacije, te se negativno odražavaju na uspjeh poslovanja marine. Potrebni podaci o karakteristikama tla moraju biti pouzdani i jasno prezentirani. Pregledom topografskih mapa

---

<sup>18</sup> Čičin-Šain, D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.

<sup>19</sup> Čičin-Šain, D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.

<sup>20</sup> Čičin-Šain, D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.



područja, koje trebaju biti u omjeru ne manjem od 1:2500, mogu se dobiti potrebni podaci o konfiguraciji tla i postojećim objektima na određenom zemljištu<sup>21</sup>. Osim topografskih mapa mogu korisno poslužiti fotografije iz zraka i to samo one koje su napravljene stručno i profesionalno.

### ***Blizina turističkih centara i razvijenost infrastrukture***

Blizina turističkih središta povoljno utječe na poslovanje luka nautičkog turizma. Pomaže u prodaji kapaciteta i pridonosi njihovom boljem iskorištavanju. Većina marina u svijetu i kod nas locirana je u blizini većih turističkih centara. Takvih područja, pogodnih za gradnju u blizini turističkih središta sve je manje, pa se u novije vrijeme iskazuje interes za izgradnju marina u nepristupačnim i prirodno očuvanim prostorima. Tako su kod nas izgrađene marine Žut i Piškera u granicama nacionalnog parka Kornati, marina Skradin na području nacionalnog parka Krka i Palmižana na Paklenim otocima. Pri izgradnji marina na tim prostorima treba posebnu pažnju posvetiti ekološkim standardima i očuvanju prirode.



Slika 6: Marina Palmižana

Izvor: [www.footage.shutterstock.com](http://www.footage.shutterstock.com) (25.05.2014.)

---

<sup>21</sup> Čičin-Šain, D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.

Blizina raznih turističko-ugostiteljskih objekata, blizina sportskih terena, usluge servisiranja i drugi slični sadržaji mogu pridonijeti kvalitetnijoj ponudi luka nautičkog turizma bez dodatnih ulaganja. Postojanje cesta, vodovoda i telekomunikacijske strukture bitno smanjuju troškove poslovanja. U pravilu, prednost treba dati izgradnji luke nautičkog turizma na lokacijama koje imaju u blizini odgovarajuću komunikacijsku infrastrukturu i suprastrukturu, a tek kad takvih lokacija više nema treba razmotriti gradnju na drugim područjima.

### ***Blizina akvatorija prikladnog za nautičko turističku plovidbu***

Blizina atraktivnih lokacija i marine vrlo je bitan faktor kod odabira mjesta gradnje. Većina vlasnika plovila želi mogućnost atraktivnih izleta plovilima na lokacije koje su u blizini luka u kojima su im plovila smještena.

Prema istraživanjima provedenim u razvijenim nautičko-turističkim zemljama, različiti su zahtjevi za udaljenost marine od interesantnog akvatorija za plovidbu za pojedinu vrstu plovila.

Plovila namijenjena skijanju na vodi i drugim sličnim sportovima	Između 10 i 15 nautičkih milja <sup>22</sup> ukoliko nema ograničenja brzine na tom području
Gliseri namijenjeni za povremena krstarenja	30 nautičkih milja (uvale, prirodne plaže, otoci)
Veće jedrilice za povremeno krstarenje	15 nautičkih milja
Sportske jedrilice	Između 2 i 5 nautičkih milja

Tablica 3: Udaljenost marina od akvatorija plovidbe

Izvor: Čičin-Šain, D.: Elektronički zbornik radova

### ***Urbanistički planovi obalnog područja i raspoloženje građana prema izgradnji luke nautičkog turizma***

Gradnja određenog tipa luke nautičkog turizma (sidrišta i marine) uvjetovana je prostornim planom. Ukoliko prostornim planom na određenom području nije predviđena luka

<sup>22</sup> 1 nautička milja- mjera za mjerenje duljine. Iznosi 1852m.

nautičkog turizma, ona se ne može graditi do izmjene istoga. O prostornim planovima detaljnije će biti riječi u slijedećim poglavljima rada.

Zbog naglog povećanja broja marina u Europi i Sjedinjenim Američkim Državama lokalne vlasti tih područja imaju sve izraženije prigovore. Ti prigovori se najčešće odnose na:

- ekologiju,
- nemogućnosti jeftinog priveza plovila lokalnog stanovništva,
- netrpeljivost prema bogatim turistima – nautičarima<sup>23</sup>.

Za rješavanje tog problema potrebna je komunikacija sa lokalnim vlastima i stanovništvom. Trebalo bi javno pokazati planove i omogućiti stručnim osobama da razjasne stanovništvu sve nedoumice. Također treba naglasiti koristi koju će imati šira zajednica. Te koristi su: privlačenje većeg broja turista, poboljšanje infrastrukture (ceste, kanalizacija ...), plasiranje lokalnih proizvoda...

### ***Socio-ekološki utjecaj na okoliš***

Svaka luka nautičkog turizma može imati negativan utjecaj na prirodni okoliš. Iz tog razloga obaveza investitora je i izrada studije utjecaja na okoliš za određeni tip luka. O tom će se govoriti u kasnijim poglavljima.

Zahvatima na morskom dnu mogu se ugroziti određene vrste organizama koji tamo žive. Također, negativan utjecaj na okoliš nastaje ispuštanjem fekalija s brodova, ispuštanjem otpadnih tvari iz servisa, neadekvatnim odlaganjem otpadnih tvari, itd.

Već pri odabiru lokacije treba uzeti u obzir mogućnost izmjene morske vode u akvatoriju. To se postiže izmjenama plime i oseke, morskim strujama određenog područja i utjecajem vjetra.

Također, smanjenjem oštih kutova u marini u kojima se voda može duže zadržavati doprinosi smanjenju zagađenja. Osim negativnog utjecaja na okoliš neke od loših strana marina su :<sup>24</sup>

- okupacija mora i obale,
- nestajanje turističkih oaza mira i tišine,
- privatizacija obale,

---

<sup>23</sup> Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002,

<sup>24</sup> Čičin-Šain,D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.

Pozitivne strane izgradnje luke nautičkog turizma, posebno marine, očituje se u više čimbenika. Takav objekt povećava kvalitetu turističke ponude, dodaje se nova kvaliteta u urbanističkom smislu, povećava zaposlenost lokalnog stanovništva, a s time i standard šire zajednice. Također, marine su pokretači transformacije mjesta u kojima su izgrađene. To se događa postupno, u mjestima u kojim su izgrađene marine postupno počinje umnožavanje različitih tipova servisa, prodavaonica, banaka, mjenjačnica, dakle poboljšanja i usavršavanja kvalitete usluga u gotovo svim oblicima uslužnih djelatnosti

### ***Oceanografski činitelji na određenom akvatoriju***

Neki oceanografski činitelji spomenuti su u prethodnom poglavlju. To su plima, oseka, morske struje i vjetar. Stanje plime i oseke, jakost morskih struja i vjetrova i sveopći klimatski uvjeti moraju se pomno ispitati. Razlog tome je sigurnost plovila koja su smještena u marini ili na sidrištu, a i utječu i na uvjete za plovidbu. Jake morske struje sigurno nisu dobrodošle kod ulaska/izlaska iz marine, a velike amplitude plime i oseke ugrožavaju sigurnost vezanih plovila. Iz tih razloga podaci o plimi i oseci, razini valova, brzini i smjeru vjetrova, morskim strujama i sveopćim klimatskim uvjetima moraju biti točni i pouzdani.

Dubina vode važan je uvjet za izgradnju luke nautičkog turizma. Od dubine vode na nekom prostoru ovisi mogućnosti uplovljavanja i isplovljavanja plovila u marinu. Ukoliko je dubina mala, potrebni su skupi građevinski radovi. Taj zahvat povećava cijenu gradnje i u konačnici smanjuje profitabilnost. Smatra se da je za izgradnju marine na nekom području idealna dubina vode između 2,5 i 6 metara<sup>25</sup>.

Visina valova također utječe na odabir lokacije za gradnju. Njihova visina ovisi o jačini vjetrova, veličini plovila koja prolaze, obliku morskog dna i dubini. Podaci o ekstremno visokim valovima koji mogu uzrokovati velike štete na građevinskim objektima, opremi i plovilima su posebno važni.

Podaci o vjetru mogu utjecati na izbor lokacije marine. Najvažnije je odrediti najveću brzinu vjetrova i smjer iz kojeg najčešće puše. Također, vrlo je bitan i način na koji se vjetar mijenja tijekom dana i godine.

---

<sup>25</sup> Čičin-Šain, D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14.

### **3.2. Projektiranje i izgradnja luke nautičkog turizma**

Pri projektiranju luke nautičkog turizma najvažnije je da investitor izabere projektanta koji je u mogućnosti izvesti tehnički definirane pretpostavke primjenjujući i svoj kreativni izražaj.

Kada se projektira marina, dobro arhitektonsko rješenje daje kvalitetan vizualni dojam, ali ima i značajnu ekonomsku korist jer će privući veći broj korisnika.

Glavni elementi projektiranja marine su<sup>26</sup>:

- lukobran,
- operativna obala i obalni zid,
- gat,
- vez ili privez,
- plovni put između redova privezišta, okretalište i ulaz u marinu,
- komunalna infrastruktura i suprastruktura (kanalizacijski sustav i sanitarni čvorovi, vodovodna mreža, električna mreža i solarni uređaji, opskrba plinom, parkirališta za automobile i prostor za manipulaciju plovila, radionica, recepcija, informacijski centar, trgovine, hotelsko-ugostiteljski i sportski objekti u marini, rasvjeta marine,
- uređenje okoliša marine.

---

<sup>26</sup> Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, 2002.



Slika 7: Projekt marine za mega jahte u Šibeniku

Izvor: [www.sibenik.hr](http://www.sibenik.hr) (26.05.2014.)

Glavni se projekt zajedno s pratećom dokumentacijom podnosi nadležnim institucijama radi ishodovanja raznih dozvola, što je prilično kompliciran i dugotrajan administrativni postupak.

Najvažnije propise koji se odnose na izgradnju luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj obradit će se u slijedećem poglavlju.

## 4. PRAVNI PROPISI VEZANI ZA IZGRADNJU LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Svaki poduzetnički poduhvat, pa i izgradnja luke nautičkog turizma mora zadovoljiti određene pravne propise koji su pozitivni u Republici Hrvatskoj. U nastavku rada bit će opisani temeljni zakoni, uredbe i propisi Republike Hrvatske koji se moraju poštovati, a vezani su za izgradnju luke nautičkog turizma. To su:

- zakon o prostornom uređenju,
- zakon o gradnji,
- zakon o pomorskom dobru i morskim lukama,
- uredba o procjeni zahvata na okoliš,
- uredba o uvjetima kojima moraju zadovoljavati luke,
- Pomorski zakonik - glava IV „Plutajući objekti i nepomični odobalni objekt“
- Tehnička pravila Hrvatskog registra brodova – okružnica QC-T-191

### 4.1. *Zakon o prostornom uređenju*

Prije početka gradnje potrebno je utvrditi da li je u prostornom planu određenog područja planirana izgradnja luke nautičkog turizma. Ako nije može se tražiti izmjena prostornog plana, međutim taj je postupak vrlo dugotrajan, skup i neizvjestan. Iz tog razloga, luka nautičkog turizma trebala bi se planirati na prostoru koji je već predviđen za tu namjenu u prostornom planu.

Zakon o prostornom uređenju uređuje ciljeve, načela i subjekte prostornog uređenja. Objavljen je u „Narodnim novinama“ broj 153 u 2013. godini. Primjenjuje se od 01. siječnja 2014. godine i zamjenjuje Zakon o prostornom uređenju i gradnji iz 2007. godine sa svim njegovim izmjenama i dopunama.

Zakonom o prostornom uređenju osiguravaju se uvjeti za pravilno korištenje, zaštitu i upravljanje prostora Republike Hrvatske. Pošto je prostor kategorija koja je ograničena određenim granicama, to je značajnije dobro planiranje iskoristivosti tog prostora. Da bi se prostorni planovi kvalitetno izradili potrebno se držati osnovnih načela prostornog uređenja. To su načela :

- integralnog pristupa u prostornom planiranju,
- uvažavanja znanstveno i stručno utvrđenih činjenica,
- prostorne održivosti razvitka i vrsnoće gradnje,
- ostvarivanja i zaštite javnog i pojedinačnog interesa,
- horizontalne integracije u zaštiti prostora,
- vertikalne integracije,
- javnosti i slobodnog pristupa podacima i dokumentima značajnim za prostorno uređenje<sup>27</sup>.

Subjekti prostornog uređenja, odnosno tijela koja osiguravaju njegovu učinkovitost su Hrvatski sabor, Vlada Republike Hrvatske i predstavnička tijela lokalne i regionalne samouprave. Stručne poslove u smislu prostornog uređenja za RH obavlja „Hrvatski zavod za prostorni razvoj“, za županije odnosno Grad Zagreb obavlja zavod za prostorno uređenje županije, odnosno Grada Zagreba. Također, veliki gradovi<sup>28</sup> ( Rijeka, Split, Osijek...) mogu u svrhu obavljanja stručnih poslova prostornog uređenja osnovati zavod za prostorno uređenje velikog grada za svoje područje ako za to postoji potreba.

Građevinsko područje najvažniji je dio prostornog plana za investitora. Određuje se prostornim planom uređenja grada, odnosno općine i prostornim planom Grada Zagreba. Građevinska područja služe za izgradnju i razvoj određenog prostora, a prostornim planom vide se granice s ostalim površinama namijenjenih razvoju poljoprivrede i šumarstva kao i drugih djelatnosti koje se s obzirom na svoju namjenu mogu planirati izvan građevinskih područja. Zaštićeno obalno područje mora (ZOP) vrlo je važna kategorija kod planiranja i izgradnje luke nautičkog turizma. To je područje u pojasu kopna i otoka u širini od 1000 m od obalne crte i pojasu mora u širini od 300 m od obalne crte. Zbog posebnog interesa za Republiku Hrvatsku ima velik broj ograničenja. Primjerice, u zaštićenom obalnom području mora ne mogu se planirati građevine namijenjene za:

---

<sup>27</sup> Zakon o prostornom uređenju, NN 153/2013.

<sup>28</sup> Godine 2005., izmjenom Zakona o lokalnoj područnoj (regionalnoj) samoupravi, uvedena je posebna vrsta jedinica lokalne samouprave - **veliki grad**. Veliki gradovi su jedinice lokalne samouprave koje su ujedno gospodarska, financijska, kulturna, zdravstvena, prometna i znanstvena središta razvitka šireg okruženja i koji imaju više od 35.000 stanovnika.





županije, odnosno Grada Zagreba, a prostornog plana lokalne razine stručno upravno tijelo jedinice lokalne samouprave<sup>29</sup>. Prostorni plan obvezno sadrži tekstualni dio (odredbe za provedbu prostornog plana) i grafički dio.

Svaki zahvat u prostoru provodi se u skladu s prostornim planom, a provode se izdavanjem lokacijske dozvole, te građevinske dozvole na temelju posebnog zakona.

*Lokacijska dozvola* izdaje se na zahtjev zainteresirane strane, investitora u slučaju planiranja izgradnje luke nautičkog turizma. Dozvolom se određuju određeni lokacijski uvjeti. Neki od tih uvjeta su:

- vrsta radova,
- veličina građevine,
- namjena građevine ...

Sastavni dio lokacijske dozvole je i projekt investitora. Pravomoćna lokacijska dozvola može se na zahtjev investitora izmijeniti, dopuniti ili poništiti. Također, ako investitor u roku od dvije godine ne podnese zahtjev za građevinskom dozvolom ili zahtjev za koncesijskim odobrenjem, lokacijska dozvola postaje nevažeća.

## **4.2. Zakon o gradnji**

*Građevinska dozvola* izdaje se u skladu Zakona o gradnji koji je objavljen u „Narodnim novinama“ broj 153 iz 2013. godine. Primjenjuje se od 01. siječnja 2014. godine i također zamjenjuje Zakon o prostornom uređenju i gradnji iz 2007. godine sa svim njegovim izmjenama i dopunama. Gradnja objekta može početi na temelju važeće građevinske dozvole. Gradnjom bez građevinske dozvole investitor riskira povećanje troškova i uklanjanje bespravno izgrađenog objekta. Također, objekt bez građevinske dozvole ne može se priključiti na komunalne usluge.

Zahtjev za izdavanje građevinske dozvole podnosi investitor. Ako je uređeno posebnim zakonom da za projekt ne treba lokacijska dozvola, investitor mora dostaviti sve dokumente koji se traže u zahtjevu za izdavanje lokacijske dozvole.

Građevinska dozvola izdat će se investitoru ako:

- su uz zahtjev priloženi svi propisani dokumenti,
- su izdane sve propisane potvrde glavnog projekta,

---

<sup>29</sup> Zakon o prostornom uređenju, NN 153/2013

- je glavni projekt u pogledu lokacijskih uvjeta izrađen u skladu s uvjetima za provedbu zahvata u prostoru propisanim prostornim planom,
- je glavni projekt izradila ovlaštena osoba,
- je glavni projekt propisno označen,
- je glavni projekt izrađen tako da je onemogućena promjena njegova sadržaja, odnosno zamjena njegovih dijelova<sup>30</sup>.

Ako investitor ne pristupi gradnji tri godine od izdavanja građevinske dozvole, ona postaje nevažeća.

Zakon o gradnji također propisuje i izradu projekta kojeg dostavlja investitor. Projekti se dijele na :

- glavni projekt,
- izvedbeni projekt,
- tipski projekt,
- projekt uklanjanja građevine.

Glavni projekt sadrži arhitektonske projekte, građevinske projekte i elektrotehničke projekte. Također, glavni projekt sadrži slijedeće elaborate:

- krajobrazni elaborat,
- geomehanički elaborat,
- prometni elaborat,
- elaborat tehničko-tehnološkog rješenja,
- elaborat zaštite od požara,
- elaborat zaštite na radu,
- elaborat zaštite od buke,
- konzervatorski elaborat,
- druge potrebne elaborate<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Zakon o gradnji, NN 153/13

<sup>31</sup> Zakon o gradnji, NN 153/13

Izvedbeni projekt mora biti u skladu sa glavnim projektom, a sadrži tehnička rješenja potrebna za izgradnju objekta.

Iz navedenog je vidljivo da je postupak dobivanja lokacijske i građevinske dozvole vrlo kompliciran. Tako je za ishođenje lokacijske dozvole u Sloveniji potrebno 7 mjeseci (210 dana), a u Hrvatskoj 9 mjeseci (270 dana). Slovenska dozvola dopušta odstupanja od 2 m, a hrvatska ni centimetra. Za dobivanje lokacijske dozvole sa slovenske strane uključeno je 13 državnih tijela, a s hrvatske 19. Slovenska odluka stupa na snagu odmah, a za pravomoćnost hrvatske lokacijske dozvole treba pričekati punih 30 dana. Osim toga u Sloveniji se ne naplaćuje nikakva taksa, a u Hrvatskoj 1500 kuna.

Ako se pridoda i građevinska dozvola, u Sloveniji treba 236 dana ili nešto manje od 8 mjeseci, a u Hrvatskoj 461 dan ili nešto više od 15 mjeseci, dakle gotovo dvostruko. Razlika je znatno veća kada se pribroji i vrijeme potrebno za obavljanje tehničkog pregleda objekta pa u Sloveniji za to treba ukupno 259 dana (nešto više od 8,5 mjeseci), a u Hrvatskoj 554 dana ili približno 18,5 mjeseci, dakle više od godinu i pol. To vrijeme je gotovo veće od vremena potrebnog za izgradnju luke nautičkog turizma.

### ***4.3. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama***

Kod planiranja izgradnje luke nautičkog turizma investitor bi trebao dobro poznavati pojam pomorskog dobra i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, sa zadnjim izmjenama 2009. godine. U pripremi je novi Zakon, ali zbog brojnih primjedbi njegovo usvajanje se još čeka. Novim zakonom trebalo bi se riješiti pitanje učinkovitijeg upravljanja pomorskim dobrom.

Pomorsko dobro je opće dobro od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu. U definiciji pomorskog dobra vidimo sličnosti sa zaštićenim obalnim područjem, međutim pomorsko dobro je širi pojam i uključuje unutarnje morske vode, teritorijalno more, njihovo dno i podmorje te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva. Pomorsko dobro kao opće dobro je stvar koja pripada svim ljudima te u tom smislu pomorsko dobro je:

- neotuđivo,
- ne može biti objekt stjecanja prava vlasništva ni drugih stvarnih prava,

- ne može biti u prometu.

Iz navedene definicije vidimo da pomorsko dobro uključuje:

- obalnu komponentu - morsku obalu,
- vodenu komponentu - unutarnje morske vode i teritorijalno more,
- podmorsku komponentu – morsko dno i podzemlje.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama navodi da je morska obala prostor koji se proteže od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena, kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda. Profesor Branko Kundih, jedan od vodećih hrvatskih autoriteta u pogledu pomorskog dobra, upozorava da je definicija morske obale nedorečena i nejasna. Također upozorava na problem određivanja granica obale zbog pojave visokih valova, te stvaraju teoretski i praktičan problem.

Vodena komponenta sastoji se od unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora. Granica pomorskog dobra na moru je vanjska granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske. U pravni režim pomorskog dobra zakon uključuje morsko dno i morsko podzemlje. Tu također postoje određene nedorečenosti. Iz već navedenog, pomorsko dobro ne može biti objekt stjecanja prava vlasništva ni drugih stvarnih prava. Istovremeno Zakon o rudarstvu (N.N.75/09.) propisuje da je rudno blago u vlasništvu Republike Hrvatske. Odredbe Zakona odnose se na istraživanje i eksploataciju mineralnih sirovina koje se nalaze u zemlji ili na njezinoj površini, na riječnom, jezerskom ili morskom dnu ili ispod njega, u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Republike Hrvatske ili u podmorju Jadranskog mora izvan državnog područja do granica sa susjednim zemljama.

Već iz laički uočenih nelogičnosti i nepravilnosti, jasno je zašto je pomorsko dobro godinama predmet rasprava i nesuglasica stručnjaka u Republici Hrvatskoj. Do sada je od ukupne dužine pomorskog dobra u Hrvatskoj koja iznosi 5835 km, pravno utvrđeno svega 18 posto odnosno 1050 kilometara.

Iako je pomorsko dobro područje od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku i uživa njenu posebnu zaštitu, moguće je gospodarsko korištenje istoga. Bez te mogućnosti ne bi bila

moćna ni izgradnja luke nautičkog turizma. Pravo neke stranke da koristi pomorsko dobro u gospodarske svrhe zove se koncesija.

Po Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama „koncesija je ugovorom uređen pravni odnos definiran zakonom koji uređuje koncesije, na temelju kojeg se dio pomorskog dobra na određeno vremensko razdoblje djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje koncesionaru za gospodarsko korištenje.“ Bitno je napomenuti da koncesije nisu povezane samo sa pomorstvom. Tako, na primjer, zdravstveni djelatnici također imaju koncesije za korištenje prostora u Domovima zdravlja.

Koncesije na pomorskom dobru daju se sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, lokacijskoj dozvoli, odnosno dokumentima prostornog uređenja i Uredbi o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru<sup>32</sup>. Uvjet za davanje koncesije je postojanje određene granice pomorskog dobra, te da je provedena u zemljišnim knjigama. Granice pomorskog dobra utvrđuju se od dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama pomorskog zakonika iz 1996. godine, dakle već ravno 18 godina. Koncesionar, odnosno investitor, koji planira izgraditi luku nautičkog turizma na nekom području treba provjeriti da li je utvrđena granica pomorskog dobra. U suprotnom potrebno je pokrenuti postupak utvrđivanja granice sukladno zakonskim propisima.

---

<sup>32</sup> Narodne novine 83/12



Slika 9: Granice pomorskog dobra naselja Kali

Izvor: [www.057.info.hr](http://www.057.info.hr) /01.06.2013.)

Nakon podnesenog zahtjeva za koncesijom, koji može podnijeti svaka fizička ili pravna osoba, davatelj koncesije provjerava da li stranka zadovoljava uvjete. Neki od uvjeta su:

- da je stranka registrirana za djelatnost iz koncesije,
- da su podmirene obaveze iz ranijih koncesija,
- da raspolaže znanjem i sredstvima.

Također davatelj koncesije može donijeti i odluku o javnom prikupljanju ponuda. U tom se slučaju investitor javlja na već ponuđenu koncesiju. Iz navedenog vidljivo je da koncesije mogu biti na zahtjev i koncesije po natječaju.

Koncesija se daje na rok od pet do devedeset i devet godina. Koncesije od posebnog interesa i značaja za Republiku Hrvatsku Vlada republike Hrvatske daje, u pravilu, na pedeset godina. Ako se gospodarski učinci tj. isplativost investicije ne može ostvariti u tom razdoblju, Vlada RH daje koncesiju na rok od devedeset i devet godina. Takva koncesija mora imati suglasnost Hrvatskog sabora.

Objekti koji nisu od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku smatraju se objektima od posebnog interesa za županiju. Koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra od značaja za županiju daje županijska skupština, odnosno na prostoru pomorskog dobra velikog grada gradsko vijeće velikog grada u trajanju do 20 godina. Ako se gospodarski učinci tj. isplativost investicije ne može ostvariti u tom razdoblju, županijska skupština odnosno gradsko vijeće daje koncesiju na rok od pedeset godina. Takva koncesija mora imati suglasnost Vlade Republike Hrvatske.

Kada se donese odluka o koncesiji, Vlada RH, županija ili veliki grad, odnosno davatelj koncesije, potpisuju ugovor sa investitorom, koncesionarom.

Kao što su zakonom određeni uvjeti za dobivanje koncesije, također su određeni razlozi za prestanak koncesije. To su:

- istekom roka na koji je dana,
- smrću koncesionara fizičke osobe, odnosno prestankom koncesionara pravne osobe.

Naravno, primjenjuje se i Zakon o obaveznim odnosima, koji predviđa raskide ugovora ukoliko bilo koja strana ne poštuje obaveze. Postoje još mnogi pravni odnosi između davatelja koncesije i investitora. Neki od njih su: založno pravo na koncesiji, prava založnog vjerovnika u slučaju zakašnjenja koncesionara, hipoteka na zgradi koju od pomorskog dobra odvaja koncesija i drugi.

U dijelu koji govori o lukama nautičkog turizma navedena je podjela luka. Jedna od njih je i sidrište. Sidrište može biti prirodno morsko sidrište i nautičko sidrište.

*Prirodno morsko sidrište* služi za sigurno sidrenje plovila, ucrtano je u pomorskim kartama, objavljeno u pomorskim publikacijama, a karakteristično je po potpuno očuvanim prirodnim karakteristikama. Takvo sidrište nije predmet interesa investitora, jer ono u općoj upotrebi i ne može se naplaćivati. Zbog očuvanja prirode, na takvom sidrištu zabranjeno je bacanje i ispuštanje u more krutog i tekućeg otpada kao i sanitarnih voda.

*Nautičko sidrište* opremljeno je sustavima za vez plovila (plutačama) i predmetom je gospodarskog korištenja. To znači da investitor naplaćuje korištenje takvog sidrišta. Ono mora biti u prostornom planu i mora imati sve dozvole koje su obrađene u ovom radu (lokacijsku, građevinsku, koncesiju...). Zaštićeno područje nautičkog sidrišta je područje koje okružuje sidrište, a najmanje pedeset metara i najviše 150 metara od vanjske granice nautičkog sidrišta. Lučka kapetanija daje mišljenje o zaštićenom pojasu nautičkog sidrišta.



Ovu podjelu sidrišta predviđa novi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. U važećem zakonu ona nije spomenuta.

Novi prijedlog zakona također spominje i privezišta. To je kategorija koju Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/08) ne spominje, a koja je očito vrlo bitna. U starom pravilniku privezište je također bila vrsta luke nautičkog turizma.

„Privezište je samostalni infrastrukturni objekt (ponton, gat, mol, riva, privez) i dio morskog akvatorija koji služi za privez plovnih objekata, a može biti opremljeno napravama za pružanje usluge opskrbe vodom i električnome energijom, a gospodarski se koristi na temelju koncesije.“<sup>33</sup> Mišljenje autora je da je kategorija privezišta neopravdano ispuštena iz podjele luka nautičkog turizma. Po definiciji, na privezištu nije zabranjen boravak turista, moguće je graditi popratne objekte, pa privezište gotovo da može postati marina. Ne postojanje takve formulacije u Pravilniku odbija potencijalne investitore koji nemaju financijsku moć za izgradnju marine, ali bi privezištem i popratnim sadržajima ostvarivali financijsku dobit. S druge strane, luke nautičkog turizma koje nisu marine, ali ni nautička sidrišta, obogatile bi turističku ponudu.



Slika 10: Nautičko sidrište na otoku Braču

Izvor: [www.sidrište.net](http://www.sidrište.net) (01.06.2014.)

---

<sup>33</sup> Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, radna verzija, 2013. godina

#### **4.4. Uredba o procjeni zahvata na okoliš**

Procjena utjecaja zahvata na okoliš propisana je Uredbom o procjeni utjecaja zahvata na okoliš objavljenoj u „Narodnim novinama“ broj 61 iz 2014. godine, a temeljem Zakona o zaštiti okoliša objavljenog u „Narodnim novinama“ broj 153 iz 2013. godine. Navedenom uredbom određuju se zahvati koji moraju izraditi studiju utjecaja zahvata na okoliš, kao i oni koji podliježu ocjeni o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš. Luke posebne namjene, u koje po definiciji spadaju luke nautičkog turizma obavezne su izraditi studiju utjecaja zahvata na okoliš, ukoliko imaju više od 200 vezova. Studiju mora sadržavati slijedeće podatke<sup>34</sup>:

- opis zahvata (opis fizičkih obilježja cjelokupnog zahvata i drugih aktivnosti),
- varijantna rješenja zahvata (obrazloženje razloga odabira određene varijante zahvata),
- podaci i opis lokacije zahvata i podaci o okolišu (ovjereni izvodi iz odgovarajuće prostorno-planske dokumentacije),
- opis utjecaja zahvata na okoliš, tijekom građenja i/ili korištenja zahvata (utjecaj buke, topline, radijacije, utjecaj na stanovništvo, biljni i životinjski svijet ...),
- prijedlog mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša (plan zaštite okoliša, plan praćenja stanja ...),
- zaključci,
- sažetak studije (pregled najvažnijih elemenata studije),
- naznaku bilo kakvih poteškoća (tehnički nedostaci, pomanjkanje podataka...),
- popis literature,
- popis propisa,
- ostali podaci i informacije.

Nakon što investitor, odnosno stručna osoba koju on ovlasti, izradi studiju utjecaja zahvata na okoliš, daje je na procjenu utjecaja zahvata na okoliš. Tu procjenu radi povjerenstvo koje je izabrano od strane Ministarstva zaštite okoliša i prirode.

Navedena uredba, po mišljenju autora, može zbunjujuće djelovati na potencijalnog investitora u luku nautičkog turizma. U prilogu I Uredbe navedeno je da za „Morske luke otvorene za javni promet osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku i morske luke posebne namjene od značaja za Republiku Hrvatsku prema posebnom propisu“ obavezna je procjena utjecaja zahvata na okoliš. Prema Vladinoj uredbi o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (NN 82/07) u morske

---

<sup>34</sup> Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, Narodne novine, 61/2014

luke posebne namjene spadaju luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći. Za kapacitet manji od 200 vezova odluka o obavezi procjene zahvata na okoliš nije obavezna. Međutim, u prilogu II koji govori o zahvatima za koje se provodi ocjena o potrebi procjene utjecaja na okoliš, navodi se da je takva ocjena obavezna za morske luke s više od 100 vezova.

Takva Uredba omogućava da samo jedan izgrađeni vez dijeli investitora od vrlo skupe studije o utjecaju zahvata na okoliš. Odredba o broju vezova također nije najsretnija. Nije ista opasnost po okoliš luke nautičkog turizma koja ima četrdeset vezova za jahte i luke nautičkog turizma koja predviđa vez brodica. Također, mišljenja sam da umjesto morske luke treba biti navedeno luka posebne namjene. Pravilnik o studiji utjecaja na okoliš koji je objavljen u „Narodnim novinama“ broj 59 iz 2000. godine bio je puno jasniji. Po njemu obavezu izrade studije utjecaja na okoliš imaju luke za posebne namjene osim sidrišta i privežišta.

#### ***4.5. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke***

Kod određivanja statusa pojedine luke i donošenja odluke o razvrstaju luke ili dijela luke u određenu kategoriju, treba uzeti u obzir i Uredbu o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke<sup>35</sup> iz razloga što su ovom Uredbom propisani temeljni uvjeti koje mora ispuniti bilo koja luka, neovisno o kategorizaciji, kako bi se omogućilo sigurno uplovljavanje, privezivanje, sidrenje i boravak plovnih objekata, kao i zaštita mora od onečišćenja s brodova.

Također, svaka novoizgrađena luka, dio luke ili pojedino mjesto pristajanja ili priveza mora imati maritimnu studiju prihvaćenu i potvrđenu od nadležne lučke kapetanije.

Maritimna studija treba obuhvaćati najmanje navigacijska i meteorološko-oceanografska obilježja akvatorija, tehničko-tehnološka obilježja obale i plovnih objekata koji će uplovljavati, mjere maritimne sigurnosti tijekom manevriranja i boravka plovila na mjestu priveza, te postupke u izvanrednim okolnostima<sup>36</sup>.

Ove analize rezultiraju definiranjem važnijih čimbenika značajnih za utvrđivanje stupnja maritimne sigurnosti pojedinog zahvata kao i utjecaj zahvata na pomorski promet. Nakon detaljne analize svih elemenata koji utječu na maritimnu sigurnost na razmatranom području definiraju se mjere maritimne sigurnosti koje valja uzeti u obzir pri projektiranju,

---

<sup>35</sup> Narodne novine 110/04

<sup>36</sup> Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, NN 110/04

definiranju uobičajenih postupanja kao i kasnijem upravljanju lukom ili terminalom tijekom eksploatacije.

Maritmu studiju moraju izraditi i postojeće luke ili dijelovi luka ako se rekonstruiraju ili se mijenja njihova namjena odnosno vrsta i veličina plovnih objekata koji će uplovljavati ili ako to zahtijeva nadležna lučka kapetanija.

Uredbom o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke također su obuhvaćene luke posebne namjene otvorene za međunarodni i za domaći promet. Tako luka posebne namjene otvorena za međunarodni promet mora zadovoljavati slijedeće uvjete:

- pružanje usluge peljarenja, ako u luku uplovljavaju brodovi koji podliježu obvezi peljarenja,
- uslugu lučkog tegljenja, ako u luku uplovljavaju brodovi kojima je ta usluga potrebna zbog sigurnosti plovidbe,
- privezivačku službu,
- uređaje za prekrcaj i smještaj tereta ovisno o namjeni luke,
- kontrolu pristajanja, sidrenja, boravka i plovidbe plovnih objekata na lučkom području 24 sata dnevno,
- opskrbu plovnih objekata gorivom, pitkom vodom, električnom energijom, prehrambenim proizvodima, pružanjem hitne zdravstvene pomoći.

Sve ove uvjete investitor mora planirati prije same izgradnje, jer kao što je već navedeno, naknadne izmjene povećavaju troškove i cijela investicija postaje manje isplativa.

#### **4.6. Pomorski zakonik - glava IV „Plutajući objekti i nepomični odobalni objekt“**

Za objekte koji nisu fiksni primjenjuje se Pomorski zakonik u glavi VI „Plutajući objekti i nepomični odobalni objekti“. To su pomorski objekti koji su stalno usidreni ili privezani, odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno. Također, plutajući objekti moraju zadovoljavati propise temeljem Tehničkih pravila koje provodi Hrvatski registar brodova. Plutajući i odobalni objekti moraju zadovoljavati u pogledu:

- sigurnosti,
- sprječavanja onečišćenja,
- zaštite na radu.



Slika 11: Primjer plutajućeg pontona

Izvor [www.mojaladja.com](http://www.mojaladja.com) (08.06.2014.)

Plovni objekt je sposoban za uporabu ako ima dovoljan broj stručno osposobljenih radnika koje objekt mora imati za siguran rad. U staroj verziji zakona umjesto stručno osposobljenih radnika navedeni su bili članovi posade, što je povlačilo obavezu ukrcanja istih na plutajući ili odobalni objekt. Vrlo važna stavka sposobnosti za uporabu je sigurno privezan, usidren, položen na morsko dno, odnosno djelomično ili potpuno ukopan u morsko dno. Ukoliko se plutajući ili odobalni objekt postavlja u unutrašnje morske vode ili teritorijalno

more Republike Hrvatske, mora biti predviđen u prostornom planu, što ga stavlja u položaj kao i fiksni objekt (marina, izgrađena obala).

Ukoliko investitor želi postaviti ponton za privez plovila nautičkog turizma, ili želi povećati postojeći kapacitet, nakon ishodovanja opisanih dozvola mora zatražiti broj objekta u nadležnoj lučkoj kapetaniji. Oznaka objekta sastoji se od prva dva slova koja se uzimaju iz imena luke u kojoj je sjedište lučke kapetanije kod koje se objekt upisuje i broja koji označava redni broj u upisniku plutajućih objekata<sup>37</sup>. Nakon dobivanja oznake, investitor mora podnijeti zahtjev za izdavanje Svjedodžbe o sigurnosti plutajućeg objekta koju izdaje Hrvatski registar brodova. Ta se svjedodžba izdaje ako objekt zadovoljava Tehnička pravila. Po njenom izdavanju objekt se upisuje u upisnik plutajućih objekata i nepomičnih odobalnih objekata koje vodi lučka kapetanija za objekte koji se nalaze na njenom području.

Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture objavilo je 2000. godine Pravilnik o plutajućim objektima. U njemu se daju slijedeće definicije povezane sa lukama nautičkog turizma:

- *pristan* – plutajući objekt namijenjen pristajanju drugih plovila i opremljen uređajima za vez, snabdijevanje i prekrcaj tereta,
- *plutajuća radionica* – plutajući objekt namijenjen za popravke plovila na vodi,
- *pontonski most* – most položen preko posebno sidrenih i međusobno povezanih pontona,
- *pontonska marina* – niz međusobno povezanih pontona, posebno usidrenih i privezanih, opremljenih opremom za vez i snabdijevanje drugih plovila posebice plovila za sport i razonodu<sup>38</sup>.

Iako ovaj pravilnik nije na snazi i na ovom se primjeru vidi nelogičnost i neusklađenost hrvatskih zakona, uredbi i pravilnika. Iz navedenih definicija vidimo nazive pristan i pontonska marina. Po tada važećem pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 76/98), takvi se pojmovi ne spominju. Pristan možemo usporediti sa privezištem, dok pojam pontonska marina nije moguće usporediti. Investitoru, a pogotovo strancu, ove neusklađenosti otežavaju ulaganja i nameću mu pomisao o nesigurnosti istoga.

---

<sup>37</sup> Pomorski zakonik, NN 56/2013

<sup>38</sup> Pravilnik o plutajućim objektima, Narodne novine 80/2000

#### **4.7. Tehnička pravila Hrvatskog registra brodova – okružnica QC-T-191**

U radu se spominju Tehnička pravila Hrvatskog registra brodova. Okružnica oznake QC-T-191 propisuje tehničke uvjete i svjedodžbu o sigurnosti plutajućeg objekta za pontonske gatove u marinama. Također propisuje i tipno odobrenje plutajućih pontona, odobrenje proizvođača plutajućih pontona, te dopuštena stanja valovlja unutar marine.

Tipno odobrenje se sastoji od pregleda i kontrole dimenzija pontona čime se utvrđuje je li ponton izrađen u skladu s odobrenom dokumentacijom, od odobrenog materijala i uz primjenu odobrene tehnologije, provjerava se i uzdužna čvrstoća pontona na način da se ponton ovjesi na dva kraja i optereti prema proračunu uzdužne čvrstoće pontona (dopuštena nosivost). Provjerava se progib pontona i pregledava struktura radi utvrđivanja eventualnih deformacija, lomova ili pukotina na strukturi pontona. Vršiti se mjerenje nadvođa na sva četiri ruba slobodno plutajućeg pontona.

Odobrenje proizvođača plutajućih pontona je dokument koji od Hrvatskog registra brodova mora ishoditi svaki hrvatski proizvođač pontona. Za strane proizvođače također se izdaje slično odobrenje, ali za svaki slučaj posebno. Kada proizvođač predaje zahtjev za odobrenje, također mora priložiti:

- tehnički opis pontona s projektnim značajkama stanja mora (visina valova),
- najvećim dimenzijama i broju plovila koji se vezuju na ponton,
- opći plan pontona,
- tehnologija izrade pontona,
- popis korištenih materijala i proizvoda,
- nacrti strukture s karakterističnim presjecima,
- detalji spoja pontona s pripadnim proračunom,
- proračun uzdužne čvrstoće pontona,
- proračun stabiliteta pontona,
- detalje bitvi za privez,
- nacrt nastavaka (finger) pontona s presjecima, nacrt i proračun čvrstoće spoja nastavka s pontonom.

Svjedodžbu o sigurnosti plutajućeg objekta za pontonske gatove u marinama izdaje se na zahtjev vlasnika marine nakon što je ishodišteno i provedeno i dostavljena na uvid/odobrenje sljedeća tehnička dokumentacija:

- tehnički opis gata,
- opći plan i razmještaj gatova na predviđenoj lokaciji (mikro i makro lokacija),

- električna oprema (električni ormarići, kabele),
- pristupni mostić,
- proračun sidrenja,
- dostavljeni na uvid atesti za sidrene lance, užad, električne ormariće, električne kabele, i sl.,
- obavljeno baždarenje gata i izdana Svjedodžba o baždarenju,
- pregledana i odobrena tehnička dokumentacija i obavljen pregled pontonskih gatova od nadležnog Područnog ureda HRB-a,
- izdana Potvrda o tehničkim podacima plutajućeg objekta radi upisa u knjigu evidencije plutajućih objekata,
- izvršen upis plutajućeg objekta pri nadležnoj Lučkoj kapetaniji i HRB-u dostavljen preslika iz knjige evidencije plutajućih objekata.<sup>39</sup>

Dopušteno stanje mora, odnosno visina valova, također je propisana ovom okružnicom.

Tako se navodi da značajna visina vala<sup>40</sup> mora biti u slijedećim granicama:

- 0,15 m, ne više od 5 dana godišnje,
- 0,3 m, jednom u razdoblju ne kraćem od 5 godina,
- 0,5 m, jednom u razdoblju ne kraćem od 50 godina.

Ovakva ograničenja sigurno pridonose sigurnosti plovila u marinama sa plutajućim objektima. Međutim, postavlja se pitanje da li je potrebno utvrditi ovako precizne visine valova i za marine sa vezovima koji nisu na plutajućim objektima. Po važećoj Uredbi o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, luka mora imati „lučki bazen koji prema svom položaju i veličinom omogućava siguran privez, sidrenje i manevriranje plovnih objekata, sigurno obavljanje trgovačkih operacija, ukrcaja i iskrcaja putnika i drugih djelatnosti koje se uobičajeno obavljaju obzirom na namjenu luke“. Takva odredba previše je općenita i široka. Naravno da je interes investitora napraviti što sigurniju luku, ali potrebno je to pitanje regulirati i propisima. S druge strane, ograničenja za pontonske gatove onemogućavaju ulaganja i povećanje broja vezova u mnogim marinama.

---

<sup>39</sup> Okružnica QC-T-191, Tehnički uvjeti i svjedodžba o sigurnosti plutajućeg objekta za pontonske gatove u marinama, Hrvatski registar brodova, 2004.

<sup>40</sup> Značajna visina vala prikazana je u metrima i predstavlja srednju visinu 1/3 najviših valova na odabranoj lokaciji



## 5. PRIKAZ POSTUPKA ZA POSTAVLJANJE UREĐAJA ZA SIDRENJE BRODICA I JAHTI U TASMANIJI

Australska pokrajina Tasmanija objavila je 2013. godine pravilnik o načinu postavljanja uređaja za sidrenja brodica i jahti. To je u stvari poboljšana verzija pravilnika iz 2003. godine. U tom, ranijem propisu, određene su težine sidrenih blokova i vrste plovila na koje se primjenjuju pravila. Tako pravilnik navodi dvije vrste sidrenih blokova težina dvije i jedne tone. Plovila do šest metara dužine vezuju se na manji, jednotonski blok, dok se plovila dužine od šest do dvanaest metara vezuju na veći. Plovila preko dvanaest metara vezuju se na blokove većih težina koje moraju projektirati priznati stručnjaci. Data je mogućnost korištenja dva bloka od dvije tone povezanih sa lancem. U pravilniku se naglašava prednost čeličnih sidrenih blokova nad betonskim. Tako čelični sidreni blok, kada se postavi na poziciju, ima 87% svoje stvarne težine mjerene na kopnu, dok betonski blok ima samo 57%. Usporedbom sa Pravilnikom Novog Zelanda može se vidjeti da ima pojedinih razlika. Tako novozelandski Pravilnik ima podjelu brodica do sedam metara i dodatnu veličinu sidrenog bloka težine četiri tone.

Australski Pravilnik također određuje duljinu privezanog uređaja. Pod priveznim uređajem podrazumijevam sidreni lanac koji je spojen na sidrene blokove, srednji ili posredni lanac i konop kojim se veže plovilo. Duljina cijelog tog sklopa ne smije biti veća od trostruke dubine na tom mjestu, a preporuka je dvostruka duljina.

Duljina sidrenog lanca mora iznositi minimalno šest metara ili 1/3 dubine u vrijeme plime. Iznimno za plovila duljine do šest metara dopuštena je duljina sidrenog lanca od pet metara.

Promjer sidrenog lanca varira ovisno o duljini plovila koje će se vezivati. Tako Pravilnik navodi mjere od 24 mm za plovila do šest metara, 30 mm za plovila od šest do dvanaest metara i 38 mm za plovila preko dvanaest metara. Novozelandski pravilnik navodi mjeru od 35 mm do 38 mm za plovila od sedam do dvanaest metara, a 20 mm za plovila do sedam metara duljine.

Za srednji ili posredni lanac Pravilnik navodi da mora biti 1,5 puta dulji od dubine mora za vrijeme plime, a minimalni promjer je 16 mm za plovila do šest metara, 20 mm za plovila između šest i dvanaest metara.

Konopac kojim se veže plovilo mora biti od materijala koji je otporan na habanje i ima zaštitu od djelovanja sunčevih zraka. Njegova duljina mora iznositi minimalni 2,5 metara. Novozelandski Pravilnik navodi da duljina mora biti jednaka dubini mora za vrijeme plime. Također moraju se koristiti materijali koji će smanjiti rizik od zapetljavanja u propelere drugih plovila.<sup>41</sup>

Škopac (*eng. shackles*) je metalni okov, a služi za spajanje različitih dijelova opreme. Veličina škopca kojim se spaja sidreni blok i sidreni lanac mora biti minimalno 32 mm za plovila do šest metara duljine, odnosno 38 mm za plovila od šest do dvanaest metara. Škopac koji spaja srednji lanac sa sidrenim lancem mora biti debljine minimalno 22 mm za plovila do šest metara, a 26 mm za plovila do dvanaest metara. Ove mjere su usklađene i sa Pravilnikom Novog Zelanda.

Preporučuje se i antikorozivna zaštita, period izmjene dijelova uređaja te inspekcija sidrenog uređaja koja se mora vršiti najmanje svake dvije godine.

Ovaj kratki osvrt na Pravilnike drugih zemalja pokazuje nam koliko smo daleko od prave zakonske regulative koja će svima biti jasna i nedvosmisljena. Investitoru koji poželi graditi luku nautičkog turizma u razvijenijim zemljama biti će mnogo lakše nego investitoru u Hrvatskoj upravo zbog nejasnoće i nelogičnosti mnogih pozitivnih propisa.

---

<sup>41</sup> Najlonski konopci tonu i nisu opasni za druga plovila

## ZAKLJUČAK

Pisanje ovog rada bilo je izuzetno zanimljivo iskustvo. Istraživanjem propisa koji moraju biti ispunjeni prije početka izgradnje luke nautičkog turizma, autor je uvidio značenje fraze „šuma propisa“. Iako su obrađeni samo temeljni propisi, veoma je teško bilo povezati svih u razumljivu cjelinu. Svi zakoni, propisi i uredbe u Republici Hrvatskoj usklađeni su sa zakonima Europske Unije. Međutim, stječe se dojam da je u tim zemljama mnogo lakše potencijalnim investitorima. U radu su navedeni rokovi izdavanje lokacijske i građevinske dozvole u Hrvatskoj i u Sloveniji. Iako smo članovi EU i imamo usklađeno zakonodavstvo, vidljive su velike razlike u rokovima. Po mišljenju autora ovaj problem može se relativno jednostavno i brzo riješiti boljom edukacijom javnih službenika koji bi tada učinkovitije radili svoj posao. To bi sigurno skratilo rokove izdavanja dozvola i suglasnosti po kojima je Hrvatska na začelju Europe.

Pomorsko dobro i određivanje njegovih granica također zahtijevaju veću angažiranost. Od ustroja zemljišnih knjiga ne provodi se sustavna evidencija pomorskog dobra, niti je propisivana obveza upisa pomorskog dobra u zemljišne knjige. Nedostatak evidencije, neriješeni upisi prava vlasništva i drugih stvarnih prava, te specifično pravno uređenje društvenog vlasništva koje se nalazi u našem pravnom sustavu imaju za posljedicu današnje stanje pravnog nereda u određivanju granica pomorskog dobra i lutanja u primjeni propisa.

Podatak koji je iznio Prof. Branko Kundih gotovo je nevjerojatan. Ukupni prihodi koje bi ostvarila Republika Hrvatska sa sređenim granicama pomorskog dobra, te izdavanja koncesija, gotovo je jednak prihodu industrijske proizvodnje.

Česte promjene propisa također nisu dobrodošle za domaće ili strane ulagače jer se stvara utisak nesigurnosti.

Velika većina sidrišta za plovila koja se nalaze duž jadranske obale ne ispunjavaju ni osnovne uvjete propisane pravilnicima. Većina ih nije ni u prostornim planovima, što je preduvjet legalnoj izgradnji. Na žalost, iako su to poznati podaci, malo se čini da se uvede red.

## POPIS LITERATURE:

- 1) Dundović,Č., Grubišić,N.: Luke nautičkog turizma-čimbenik turističkog i gospodarskog razvitka RH, Suvremeni promet, Promet i turizam, pregledni članak, Zagreb 2001.
- 2) Kovačić, M., Dundović, Č.:Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka 2012.
- 3) Čičin-Šain,D.: Elektronički zbornik radova Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku, vol 14
- 4) Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split 2002.
- 5) Zakon o prostornom uređenju, NN 153/13
- 6) Zakon o gradnji, NN 153/13
- 7) Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN 38/09
- 8) Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru NN 83/12
- 9) Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, radna verzija, Zagreb, 2013.
- 10) Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, Narodne novine, 61/2014
- 11) Zakon o zaštiti okoliša NN 153/13
- 12) Zakon o lučkim kapetanijama, Narodne novine, 124/97
- 13) Perinović,R.: Pravni položaj lučke kapetanije u pomorskopravnom pravu RH, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god.43.,str 65., Split 2006.
- 14) Pravilnik o plutajućim objektima, NN 80/2000
- 15) Okružnica QC-T-191, Tehnički uvjeti i svjedodžba o sigurnosti plutajućeg objekta za pontonske gatove u marinama, Hrvatski registar brodova, 2004.
- 16) Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma NN 72/08.
- 17) Ivošević D., Nautički turizam Hrvatske, Fotografika Umag, 1995.
- 18) Luković T., Bilić M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše More, Dubrovnik, 2007.

## **POPIS SLIKA**

Slika 1: ACI marine u Hrvatskoj.....	5
Slika 2: Vinjeta.....	16
Slika 3: Luka Zadar .....	19
Slika 4: Odlagalište plovnih objekata u mjestu Polača kod Zadra.....	22
Slika 5: Lokacija buduće marine u Pirovcu .....	28
Slika 6: Marina Palmižana .....	30
Slika 7: Projekt marine za mega jahte u Šibeniku.....	35
Slika 8: Primjer prostornog plana.....	38
Slika 9: Granice pomorskog dobra naselja Kali.....	44
Slika 10: Nautičko sidrište na otoku Braču .....	46
Slika 11: Primjer plutajućeg pontona .....	50

## **POPIS TABLICA**

Tablica 1: Prihod luka nautičkog turizma u 2012. i 2013. godini.....	7
Tablica 2: Kapacitet vezova luka nautičkog turizma i sidrišta u 2013. godini .....	8
Tablica 3: Udaljenost marina od akvatorija plovidbe.....	31

