

Luke posebne namjene u Republici Hrvatskoj

Šitić, Sani

Master's thesis / Diplomski rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:247114>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-17**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)




**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

SANI ŠITIĆ

**LUKE POSEBNE NAMJENE
U REPUBLICI HRVATSKOJ**

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2021.

	POMORSKI FAKULTET U SPLITU	STRANICA: ŠIFRA:	1/1 F05.1.-DZ
	DIPLOMSKI ZADATAK	DATUM:	22.10.2013.

SPLIT, 24.09.2021.

ZAVOD/STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

PREDMET: POMORSKI NAUTIČKI INŽENJERING

DIPLOMSKI ZADATAK

STUDENTICA: SANI ŠITIĆ

MATIČNI BROJ: 0171258122

ZAVOD/STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

ZADATAK: Luke posebne namjene u Republici Hrvatskoj

OPIS ZADATKA: Analizirati opće pojmove, elemente i funkcije luka posebne namjene kao dijela pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj.

CILJ: Detaljna analiza zakonodavnog okvira te stanja u lukama posebne namjene u Republici Hrvatskoj.

ZADATAK URUČEN STUDENTICI: 11.11.2019.

POTPIS STUDENTICE: _____

MENTOR : doc.dr.sc. Nenad Leder

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

**LUKE POSEBNE NAMJENE
U REPUBLICI HRVATSKOJ**

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

doc.dr. sc. Nenad Leder

STUDENT:

Sani Šitić

(MB:0171258122)

SPLIT, 2021.

SAŽETAK

U ovom radu analiziraju se opći pojmovi, temeljni propisi, elementi i funkcije luke posebne namjene kao dijela pomorskog dobra Republike Hrvatske. Cilj ovog rada je detaljna analiza zakonodavnog okvira te stanja u lukama posebne namjene u Republici Hrvatskoj. Pomorsko dobro upotrebljava se ili koristi pod uvjetima koje je propisao Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Prema ZPDML luka posebne namjene je luka koja je povjerena pravnim ili fizičkim osobama za posebnu uporabu ili gospodarsko korištenje. Na osnovu djelatnosti koje se obavljaju unutar luka posebne namjene one mogu biti: luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke, sportske luke, ribarske i druge luke slične namjene, ali i luke državnih tijela kao što je vojna luka. Neovisno o namjeni same luke, one obuhvaćaju neka od najatraktivnijih područja na našoj obali. Pomorsko dobro, a time i luke posebne namjene dio su neizmjernog bogatstva koje smo dobili na privremeno korištenje. Samo uz pomoć porasta svijesti građana i shvaćanja važnosti pomorskog dobra, to bogatstvo možemo očuvati. Na temelju provedene analize iznose se zaključci o nedorečenosti i neusklađenosti zakonodavstva Republike Hrvatske po pitanju luka posebne namjene.

Ključne riječi: *morske luke, luke posebne namjene, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*

ABSTRACT

This paper analyzes the general terms, basic regulations, elements and functions of a special purpose port as part of the maritime domain of the Republic of Croatia. The focus of this paper is a detailed analysis of the legislation and conditions regarding special purpose ports in the Republic of Croatia. Maritime domain is determined by the Maritime Domain and Seaports Act. According to law, a special purpose port is a seaport that is under special or economic use by physical or legal persons. According to the activities performed special purpose ports can be: military ports, nautical tourism ports, industrial ports, dockyard ports, sport ports, fishery ports and other ports for similar purposes. Ports for special purposes include

some of the most attractive areas on our coast, which have been given to us for temporary use. Only raising the awareness of citizens and understanding the importance of the maritime domain, we can preserve that wealth. Based on the analysis performed, conclusions are drawn about non-compliance legislation in the Republic of Croatia regarding special purpose ports.

Keywords: *sea ports, special purposes ports, Maritime Domains and Seaports Act*

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. POJAM LUKE	2
2.1. PRAVNI OKVIR LUKA	3
2.2. RAZVRSTAJ LUKA.....	4
2.3. FUNKCIJA LUKA	7
3. PROSTORNO PLANIRANJE LUKA	9
3.1. SMJEŠTAJ LUKA	10
3.2. OBALNE GRAĐEVINE U LUKAMA.....	12
3.2.1. Vanjske lučke građevine	12
3.2.2. Unutarnje lučke građevine	14
4. LUKE POSEBNE NAMJENE	15
4.1. KONCESIJA NA LUCI POSEBNE NAMJENE.....	17
4.2. VOJNE LUKE	19
4.2.1. Podjela i vrste vojnih luka	20
4.3. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA.....	20
4.3.1. Razvrstaj luka nautičkog turizma	22
4.3.2. Marine	25
4.4. SPORTSKE LUKE.....	28
4.4.1. Problematika sportskih luka	29
4.5. INDUSTRIJSKE LUKE	30
4.6. BRODOGRADILIŠNE LUKE	33
4.7. RIBARSKE LUKE.....	34
4.7.1. Karakteristike ribarske luke	36
5. ZAKLJUČAK	39
LITERATURA	41
POPIS SLIKA	47
POPIS KRATICA	48

1. UVOD

Morske luke u Republici Hrvatskoj razvrstavaju se na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. Pravni status luka u Republici Hrvatske određen je *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama*. Prema *Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama* luka posebne namjene je luka koja je povjerena pravnim ili fizičkim osobama za posebnu uporabu ili gospodarsko korištenje. [61]

U gospodarskom smislu morske luke predstavljaju najznačajniji dio pomorskog dobra. Ustavom RH je određeno kako su more, morska obala i otoci od značajnog interesa za RH te zbog toga imaju posebnu zaštitu. [59] Zakonom je određeno na koji način se upotrebljava i iskorištava dobro od interesa za Republiku Hrvatsku. Pomorsko dobro za RH ima izuzetno značenje, jer ono obuhvaća trećinu državnog teritorija.

Na osnovu djelatnosti koje se obavljaju unutar luka posebne namjene mogu biti: luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke, sportske luke, ribarske i druge luke slične namjene, ali i luke državnih tijela kao što je vojna luka. [61] Neovisno o namjeni same luke, one obuhvaćaju jedna od najatraktivnijih područja na našoj obali.

Cilj ovog rada je detaljna analiza zakonodavnog okvira te stanja u lukama posebne namjene u Republici Hrvatskoj, a podijeljen je u pet cjelina. U uvodu je naveden predmet i cilj rada, te je opisana struktura rada. Drugo poglavlje definira pojam luke, analizira njen pravni okvir, te razvrstaj i funkciju same luke. Osnova svake luke je prirodni ili umjetno zaštićeni lučki bazen koji usprkos djelovanja sila kao što su vjetar i valovi pruža siguran privez, manevriranje brodom, ukrcaj ili iskrcaj putnika i drugih srodnih djelatnosti. [61] Treći dio obrađuje prostorno planiranje, projektiranje i smještaj luka. Također, ovo poglavlje obrađuje unutarnje i vanjske obalne građevine od kojih se luka sastoji. Četvero poglavlje definira koje su to luke posebne namjene, njihov razvrstaj, podjelu, ali i problematiku samih luka. S obzirom na aktivnosti koje određeni subjekti (javni ili privatni) obavljaju u luci određuje se njena namjena, te se shodno njoj izdaje koncesija za luku posebne namjene. U petom poglavlju iznose se glavni zaključci rada, te primjedbe na neregulirano Hrvatsko zakonodavstvo.

2. POJAM LUKE

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama definira morsku luku kao kopneni prostor koji je neposredno povezan s morem, a uz njega se nalaze izgrađene ili neizgrađene obale, lukobrani i drugi uređaji te objekti namijenjeni 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. [61]

Osnova svake luke je prirodni ili umjetno zaštićeni lučki bazen koji usprkos djelovanja sila kao što su vjetar i valovi pruža siguran privez, manevriranje brodom, ukrcaj ili iskrcaj putnika i drugih srodnih djelatnosti. U lukama se obavljaju razni popravci na trupu broda ili motora, ali se i obavlja opskrba vodom, strujom, hranom ili gorivom. Lučko područje se sastoji od jednog ili više lučkih bazena za obavljanje lučke djelatnosti. [61]

Prema načinu izgradnje luke mogu biti prirodne i umjetne. Prirodnim lukama dobar geografski položaj omogućava prirodnu zaštitu od vjetra, valova i morskih struja, dok se kod umjetnih luka sigurna luka postiže izgradnjom lukobrana, valobrana i drugih lučkih objekata. Kod nekih prirodno dobro zaštićenih luka također je potrebna intervencija u vidu izgradnja lučkih objekata. [19]

Luka je mjesto na koje se siječe više prometnih grana: cestovni, željeznički, pomorski, zračni te promet unutarnjim vodama. Luke su od iznimne važnosti za gospodarstvo svake države. Kako bi određeni lučki sustav mogao funkcionirati potrebna su konstanta ulaganja i moderna tehnologija kako bi luka zadržala konkurentnost na tržištu.

Karakteristike pojedine luke, njena ograničenja i prednosti možemo pronaći u službenom nautičkom priručniku zvanom peljar, koji je nadopuna službene navigacijske karte. [60]

Nužno je konstantno održavanje dubine u lučkom bazenu, održavanje objekta sigurnosti plovidbe te obale, uređaja i opreme za siguran privez i pristajanje.



Slika 1. Trajektna Luka Split [20]

Trajektna Luka Split prikazana na slici 1, treća je najveća luka na Mediteranu i najveća putnička luka na Jadranu. Luka Split zbog svog dobrog prometnog položaja svake godine bilježi znatan porast prometa pa je 2019. godine njene usluge koristilo 5.5. milijuna putnika, preko 800000 automobila i skoro 300 brodova na kružnim putovanjima. Pomorska Luka Split otvorena je za javni promet i sastoji se od tri gata: Sv. Duje, Sv. Petar i Sv. Nikola i vanjskog lukobrana. Na pristaništu vanjskog lukobrana najčešće pristaju veliki cruiseri, na gatu Sv. Duje pristaju internacionalni trajekti iz Ancone, dok su preostala dva pristaništa prvenstveno namijenjena za lokalni promet. [21]

2.1. PRAVNI OKVIR LUKA

Pravnu definiciju luke određuje nacionalno ili međunarodno pravo, te su definicije međusobno neovisne.

Pomorsko dobro upotrebljava se ili koristi pod uvjetima koje je propisao *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*. Shodno tome pravni status luka u Republici Hrvatske određen je Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, u daljnjem tekst ZPDML. Njime je definiran pojam pomorskog dobra i njegovih granica te pojam morskih luka, lučkih područja i lučkih djelatnosti. [61]

Definicijom pomorskog dobra obuhvaćeni su i nasipi, morske hridi, plaže itd. Nitko nema vlasništvo nad pomorskim dobrom, ali Republika Hrvatska ima izvornu vlast. Ministarstvo mora prometa i infrastrukture odgovorno je za upravljanje

pomorskim dobrom, ono predlaže propise i dužno je obavljati inspekcije nad pomorskim dobrom. [61]

Pomorski zakonik drugi je najvažniji zakon koji se tiče lučkih područja jer se njime utvrđuje morski i podmorski prostori Republike Hrvatske i uređuju pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovni materijalnopravni odnosi u pogledu plovnih objekata, ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovnih objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima. Luke i zaljeve na obali kopna i otoka Pomorskim zakonikom pripadaju unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske. Prema Pomorskom zakoniku tijelo koje je na osnovu koncesije dobilo pravo na iskorištavanje područja morske luke dužno je održavati luku kako bi se mogla nesmetano obavljati sigurno pristajanje i manevriranje. [53]

Zakonom o hidrografskoj djelatnosti regulirana su hidrografska mjerenja mora, geodetska i druga snimanja objekata u priobalju, morskom dnu i podmorju; marinsku geodeziju; oceanologiju i dr. Hidrografska djelatnost je iznimno važna za osiguranje sigurne plovidbe brodova i brodica, a time i luka s ciljem zaštite ljudskih života i imovine na moru, istraživanja, zaštite okoliša i gospodarenjem morem. [60]

Propisani su i uvjeti koje pojedina luka mora zadovoljiti kako bi mogla dobiti određeni status. Uvjeti za razvrstaj luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene određeni su posebnim uredbama. [56] [57]

2.2. RAZVRSTAJ LUKA

Luke se razvrstavaju prema raznim kriterijima, kao što je količina prometa, način izgradnje, prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama, ali najvažnija je podjela prema namjeni.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama prema namjeni morske luke dijeli na [61]:

- luke otvorene za javni promet,
- luke posebne namjene.

Vlada Republike Hrvatske na osnovu posebnih propisa određuje uvjete za luke otvorene za međunarodni ili domaći promet. U one luke koje su otvorene za međunarodni promet pod istim uvjetima mogu uplovljavati svi brodovi, neovisno o državi zastave, dok kod luka otvorenih za domaći promet mogu uplovljavati samo domaći brodovi te u pojedinim slučajevima brodovi s područja EU.

Luka otvorena za javni promet *jest morska luka koju, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta.* [61]

Prema ZPDML lukama otvorenim za javni promet upravljaju lučke vlasti. Lučke vlasti koje upravljaju lukama od osobitog gospodarskog značaja osniva RH, dok one koje upravljaju lukama županijskog i lokalnog značaja osniva županija.

Luke otvorene za javni promet prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku dijelimo na [61] [56]

- luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
- luke županijskog značaja,
- luke lokalnog značaja (slika 2).

Kod utvrđivanja mjerila za razvrstaj luka, Vlada RH uzima u obzir ukupni promet svake luke u proteklom desetogodišnjem razdoblju i njezina obilježja: operativni kapacitet luke, stanje lučke podgradnje i nadgradnje, sposobnost uređaja i usluga za opskrbu, održavanje i popravak plovila, kakvoću i značenje prometnih veza sa zaleđem, prostorne i gospodarske mogućnosti daljnjeg razvoja luke i dr. [61]



Slika 2. Luka otvorena za javni promet lokalnog značaja - Črni mul [22]

Luka posebne namjene jest morska luka koja služi posebnim potrebama trgovačkog društva, druge pravne ili fizičke osobe. [61]

Luke posebne namjene ne pružaju javne usluge, već se one daju na posebnu uporabu i gospodarsko korištenje u okviru svojih aktivnosti. Uplovljavanje u takve luke nije omogućeno brodovima koji nemaju ugovor s pravnom ili fizičkom osobom koja upravlja lukom.

Na slici 3 prikazana je luka posebne namjene županijskog značaja Zenta u Splitu, koja je odlukom vlade privremeno dana na upravljanje Lučkoj upravi Splitsko – dalmatinske županije.

Na osnovu djelatnosti koje se obavljaju unutar luka posebne namjene mogu biti: [61]

- vojne luke,
- luke nautičkog turizma,
- sportske luke,
- industrijske luke,
- brodogradilišne luke,
- ribarske luke.



Slika 3. Luka posebne namjene županijskog značaja – Zenta [23]

Uvjeti koje pojedina luka mora zadovoljiti kako bi mogla dobiti određeni status, te razvrstaj luka otvorenih za javni promet i razvrstaj luka posebne namjene određeni su uredbama. [56]

2.3. FUNKCIJA LUKA

Prema Pomorskom zakoniku funkcija luke se dijeli na: [53]

- prometnu,
- trgovačku i
- industrijsku.

Prometna funkcija je ujedno glavna funkcija same luke, jer ona podrazumijeva prijevoz robe i ljudi, ali ona je i glavni preduvjet za trgovačku i industrijsku funkciju luke. Zbog mogućnosti postizanja niže nabavne cijene i smanjenja troškova transporta, uvoznici nabavljaju robu u velikim količinama, zbog čega morske luke postaju središta međunarodne trgovine. [2]

Industrijska funkcija luke dobiva sve veći značaj zbog mogućnosti smještaja različitih industrijskih grana. [18] Tek kada se razvije prometna i trgovačka funkcija može doći do razvoja industrijske funkcije.

Kontejnerski terminal Jadranska vrata u Rijeci prikazan na slici 4 spaja prometnu i trgovačku funkciju luke.



Slika 4. Kontejnerski terminal u Rijeci [24]

3. PROSTORNO PLANIRANJE LUKA

Najvažniji parametri za realizaciju izgradnje morske luke su planska i prostorna dokumentacija grada ili općine (prostorni plan, generalni plan uređenja i detaljni plan), imovinsko-pravna analiza s katastarskim elaboratom i analiza postojeće infrastrukture. Odabir lokacije podrazumijeva i prostorni, tehničko-tehnološki, ekološki i ekonomski aspekt lokacije. Uzimaju se u obzir i geografski uvjeti koji pružaju mogućnost podizanja lukobrana i valobrana kao i lakši pristup plovilima u luku. [5]

Luka mora biti sigurno utočište za brodove, zbog čega je izrazito važno napraviti dobar projekt luke. Pri projektiranju treba voditi računa o lučkoj djelatnosti koja će se u luci obavljati, ali i o utjecaju vanjskih sila kao što su: vjetar, valovi, morske mijene i sl.

Svaka luka mora zadovoljiti određene kriterije prije izrade projekta kao što je: [16]

- dubina mora od 2 do 6 metara,
- odgovarajuća zaštita od valova i vjetra,
- blizina barem jednog naseljenog mjesta i komunalne infrastrukture i sl.

Na osnovu temeljnih uvjeti za sve luke prema ZPDML-u , novoizgrađene luke, njeni dijelovi ili određena mjesta za pristajanje i privez prije početka korištenja luke, moraju imati glavni projekt i/ili maritimnu studiju koju je odobrila nadležna lučka kapetanija. [61]

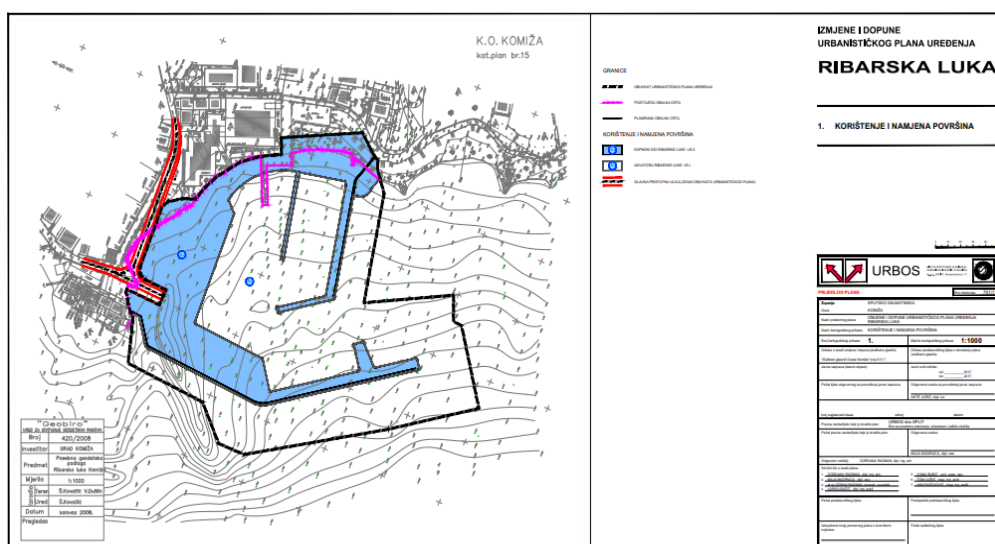
Maritimna studija definirana je Pomorskim zakonikom te se sastoji od tehničko – tehnoloških obilježja obale i plovnih objekata koje će boraviti u lukama, navigacijskih, meteoroloških i oceanografskih obilježja akvatorija, mjerama sigurnosti tijekom manevriranja i boravka na vezu te postupcima u izvanrednim okolnostima. Maritimnu studiju moraju izraditi i postojeće luke ili dijelovi luka ako se rekonstruiraju ili se mijenja njihova namjena ili ako to zahtijeva nadležna lučka kapetanija. [53]

Planiranje luka predviđa se u dokumentima prostornog uređenja i to:

- urbanistički plan uređenja luka državnog značaja,
- urbanistički plan uređenja luka županijskog značaja,
- prostorni plan grada / općine za luke lokalnog značaja.

Na slici 5 prikazane su izmjene i dopune urbanističkog plana uređenja ribarske luke Komiža.

Prostornim planovima propisani su uvjeti za gradnju građevina i provedbu drugih zahvata u prostoru na određenoj razini i/ili lokaciji. [6]



Slika 5. Izmjene i dopune urbanističkog plana uređenja ribarske luke Komiža [25]

3.1. SMJEŠTAJ LUKA

Gdje će se određena luka nalaziti i koliko će imati mogućnosti za daljnji razvoj ovisit će ponajprije o njenim prirodno-geografskim čimbenicima, ali i gospodarskim te društvenim čimbenicima kao što su prometna povezanost za zaleđem, tehnička opremljenost, politika i sl. Načelo održivog razvoja temelj je utvrđivanja kriterija za uravnoteženo iskorištavanje i razvoj vodenog i obalnog prostora, pritom pazeći na prirodno-geografske značajke prostora. [4]

Geografski položaj na kojem se planira izgradnja luke, mora osiguravati dovoljno dubok i širok akvatorij koji omogućava sigurno manevriranje, dovoljnu dubinu, te povoljne oceanografske i meteorološke uvjete. [26]

Prirodni uvjeti za fizičku postavu luke na određenoj lokaciji su : [1]

- klimatski uvjeti (vjetar, oborine, vidljivost, temperatura, vlažnost zraka, tlak zraka i dr.),
- topografija područja,
- hidrografija područja,
- oceanografski elementi (valovi, morske struje i morske mijene),
- položajni uvjeti (razvijenost obale, postojanje rijeka, podzemnih voda i dr.),
- uvjeti tla (vrsta, gustoća, dubina, poroznost i struktura tla te opterećenje izgradnje).

Nakon sagledavanja prirodnih uvjeta u području planirane luke izgrađuje se projektni nacrt (idejno rješenje) luke (slika 6).



Slika 6. Projektni nacrt županijske Lučke uprave o gradnji gradske luke u Omišu

[27]

3.2. OBALNE GRAĐEVINE U LUKAMA

Lučka podgradnja (infrastruktura) jesu, operativne obale i druge lučke zemljišne površine, lukobrani i drugi objekti infrastrukture (npr. lučke cestovne i željezničke prometnice, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža, objekti za sigurnost plovidbe u luci i sl.). [61]

Glavni elementi projektiranja marine vezani su lučku podgradnju kao što je lukobran, operativna obala, gatovi, vezovi i sl. [16]

Kod projektiranja luke važno je znati veličinu brodova koji će boraviti u samoj luci kako bi se pri projektiranju odredio broj i veličina vezova koji mogu boraviti u luci. Također potrebno je odabrati točku koja je najizloženija u lučkom akvatoriju tako da se odredi kut izloženosti α (alfa) te se prenese na ružu vjetrova. Na taj se način određuju dominantni i sekundarni vjetrovi, što je iznimno bitno prilikom izgradnje lukobrana. Trasa je osnovna tlocrtna crta pružanja lukobrana, a predstavlja neki istaknuti rub poprečnog presjeka s morske strane. Trasiranje se obavlja na pomorskoj karti na koju se „ubacuje“ ruža vjetrova. [1]

3.2.1. Vanjske lučke građevine

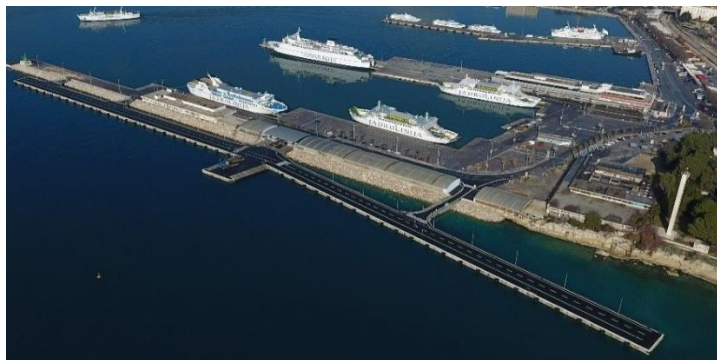
Najčešće vanjske lučke građevine su one koje štite lučki akvatorij od valova, posebno valova uzrokovanih vjetrom. Oni mogu služiti i kao zaštita od morskih struja te lučke građevine su: [1]

- lukobran i
- valobran.

Lukobran je najznačajnija vanjska lučka građevina, a ostale vanjske lučke građevine uglavnom su izvedenice lukobrana. Lukobran štiti akvatorij od djelovanja vjetra koji uzrokuje valove (slika 7), dok valobran štiti od djelovanja vala na druge pomorske građevine. Valobrani se (slika 8) obično nalaze ispred luke (ponekad ispod mora). Lukobran može biti nasut ili zidan, te mora biti funkcionalan, hidraulički i geotehnički stabilan te napravljen od kvalitetnih materijala. [5]

Valobran je obalna građevina kojom se utječe na veličinu reflektiranih valova, a time na veličinu valova ispred obale i na prelijevanje konstrukcije. Valobranom se uzrokuje lom valova ispred obale i time smanjuje valna energija koja nailazi na

obalnu građevinu. [15] Takav objekt je podignut na morskome dnu, na izvjesnoj dubini ispod površine mora ili samo malo iznad mora, kako bi se veliki valovi na njemu lomili i tako gubili dio energije. [1]



Slika 7. Vanjski lukobran u luci Split [29]

Na slici 7. su prikazani vanjski vezovi na lukobranu u trajektnoj luci Split. Oni su izgrađeni kako bi omogućili privez velikih brodova na kružnim putovanjima kojih je svake godine sve više u luci Split. Osnovna funkcija svakog lukobrana je zaštita od valova koje stvara vjetar. Jugozapadni vjetar, poznat kao Lebić, teško je predvidiv vjetar koji vrlo brzo postiže veliku brzinu. Lebić često puše nakon juga što dovodi do miješanja valova s jugozapada i jugoistoka, što uz obalu stvara valove velike visine. Postavlja se pitanje koliko su brodovi koji budu vezani s vanjske strane lukobrana sigurni u slučaju jakog i nepredvidivog jugozapadnog vjetera. Za luku Split primjerenija bi bila izgradnja valobrana, međutim iako su neke studije napravljene ta ideja nije zaživjela zbog velikih troškova.

Na slici 8. je prikazan valobran Kaše u Dubrovniku koji je napravljen kako bi zaštitio staru gradsku jezgru.



Slika 8. Valobran Kaše u Dubrovniku [30]

3.2.2. Unutarnje lučke građevine

Unutarnje lučke građevine služe za vezu između morskih i kopnenih prijevoznih sredstava. U lukama se primjenjuju tri osnovna sustava rasporeda unutarnjih građevina: [1]

- sustav rubnih obala,
- sustav bazena,
- sustav gatova.

Sustav rubnih (otvorenih) obala primjenjuje se u slučajevima kada postoji na raspolaganju dovoljna duljina obale i kopnene površina. Primjenjuje se u dubokim zaljevima sa strmim obalama i na ušima rijeke, a izgradnja obala relativno je jednostavna. [1]

Kod sustava bazena veličina, oblik i raspored bazena razlikuju se prema mjesnim prilikama i vremenu izgradnje. [1]

Gatovi (molovi) su dio operativne obale izgrađeni okomito na obalu te se na njih vezuju plovila.[5] Sustav gatova primjenjuje se u uvjetima luka koje žele postići bolje iskorištavanje obale. Postoje dvije karakteristične izvedbe: [1]

- američki – uski gatovi
- mediteranski – široki gatovi.

Širina gatova iznosi 80 do 160 metara u starim mediteranskim lukama s međusobnim razmakom od 120 do 360 metara. U modernim lukama s primjenom suvremenih transportnih tehnologija, širina gatova iznosi 200 do 600 metara.

4. LUKE POSEBNE NAMJENE

Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, luka posebne namjene je luka koja je povjerena pravnim ili fizičkim osobama za posebnu uporabu ili gospodarsko korištenje. Luke posebne namjene ne pružaju javne usluge, već se one daju na posebnu uporabu i gospodarsko korištenje u okviru svojih aktivnosti. Uplovljavanje u takve luke nije omogućeno brodovima koji nemaju ugovor s pravnom ili fizičkom osobom koja upravlja lukom. [61]

Na osnovu djelatnosti koje se obavljaju unutar luka posebne namjene one mogu biti: luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke, sportske, ribarske i druge luke slične namjene, ali i luke državnih tijela kao što je vojna luka. [61]

Luke posebne namjene, osim luka u vojne svrhe koje podliježu posebnim propisima, utvrđuju se odlukom o koncesiji: [56]

- vojna luka je luka namijenjena prihvatu i smještaju vojnih plovila, a opremljena je odgovarajućom infrastrukturom i opremom. Za vojne luke vrijede posebni propisi,
- luka nautičkog turizma je luka koja služi za prihvata i smještaj plovila, te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu. Vrste luka nautičkog turizma prema vrsti objekata i usluga određene su posebnim propisima kojima se uređuje kategorizacija luka nautičkog turizma,
- industrijska luka je luka koja služi za privez plovni objekata i iskrcaj/ukrcaj tereta, a koji teret je namijenjen za potrebe proizvodnog procesa ovlaštenika koncesije,
- sportska luka je luka namijenjena pružanja usluga veza brodica upisanih u hrvatski očevidnik brodica koje su namijenjene sportu i razonodi. Brodice moraju biti u vlasništvu članova udruge ili same udruge koja ima koncesiju za sportsku luku,
- brodogradilišna luka je luka u kojoj se obavlja djelatnost izgradnje i/ili remonta plovni objekata,

- ribarska luka je luka koja služi za prihvat i smještaj ribarskih plovila, te je opremljena uređajima i opremom za ukrcaj/iskrcaj ribarskih plovila, prostorom za manipulaciju ulovom i opskrbu ribarskih plovila,
- lukom u sustavu podrazumijeva se zbir najmanje pet luka iste vrste i kategorije koje djeluju na području najmanje pet županija pod istim standardima poslovanja.

Luke posebne namjene prema veličini i značaju za RH dijelimo na: [61]

- luke od značaja za Republiku Hrvatsku,
- luke od županijskog značaja.

Kod luka otvorenih za javni promet mogli smo primijetiti kako zakon poznaje i luke lokalnog značaja što kod luka posebne namjene nije slučaj. Prilikom klasificiranja pojedine luke na onu županijskog ili nacionalnog značaja, Republika Hrvatska uzima u obzir ukupni promet svake luke u prethodnih 10 godina.

Luke posebne namjene od značaja za Republiku Hrvatsku su: [56]

- vojne luke,
- luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći; industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi preko 1.000 GT,
- brodogradilišne luke s veličinom navoza preko 50 metara, odnosno veličinom doka preko 1.000 tona nosivosti,
- sportske luke koje imaju kapacitet 200 vezova i više,
- ribarske luke koje imaju dužinu obale preko 50 metara i dubinu uz obalu veću od 3 metra,
- luke u sustavu

Luke posebne namjene županijskog značaja su: [56]

- luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru,
- industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi do 1.000 GT,
- brodogradilišne luke s veličinom navoza do 50 metara, odnosno veličinom doka do 1.000 tona nosivosti,

- sportske luke koje imaju kapacitet do 200 vezova,
- ribarske luke koje imaju dužinu obale do 50 metara i dubinu uz obalu do 3 metra.



Slika 9. Bazen luke Split [31]

Na slici 9 je prikazan splitski gradski bazen u kojem se s istočne strane nalazi putnička Luka Split, dok se sa zapadne strane nalaze tri luke posebne namjene, od koji je jedna luka nautičkog turizma Aci marina Split, i dvije sportske lučice Labud i Mornar.

4.1. KONCESIJA NA LUCI POSEBNE NAMJENE

Koncesija je pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama, sukladno prostornim planovima. Koncesija se daje na rok od 5 do 99 godina upravnim aktom.

Koncesijsko odobrenje je akt na temelju kojeg se fizičkim i pravnim osobama daje na korištenje pomorsko dobro za obavljanje djelatnosti koje ne isključuju niti ograničuju opću upotrebu pomorskog dobra. [61]

Prema članku 56. Pomorskog zakonika pomorskim dobrom upravlja, održava ga i zaštićuje ga RH neposredno i/ili putem županije. Davanje koncesija zahtjeva kvalitetnu strategiju i kontrolu.

Koncesiju za luku posebne namjene daje se: [12]

- za luke od županijskog značaja na rok do 20 godina,
- za luke od značaja za Republiku Hrvatsku Vlada Republike Hrvatske na rok do 50 godina,
- za luke od značaja za Republiku Hrvatsku Vlada Republike Hrvatske na rok preko 50 godina uz suglasnost Hrvatskoga sabora.

Lučke uprave, koncesionari luka posebne namjene, fizičke i pravne osobe i pomorski objekti koji koriste luku dužni su pridržavati se ili udovoljavati pravilima o redu u luci, sigurnosti plovidbe, zaštiti ljudskih života i zaštiti od onečišćenja koje propisuje ministar [53].

Zakonski tipovi koncesije su: [61]

- koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti,
- koncesija za uporabu objekata lučke podgradnje i nadgradnje,
- koncesija za izgradnju novih objekata lučke podgradnje i nadgradnje,
- prvenstvena koncesija.

Ovlaštenik koncesije za luku posebne namjene dužan je koristiti luku sukladno odluci o koncesiji i sklopljenom ugovoru o koncesiji i održavati luku prema njenoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj. Donošenje odluke o davanju koncesije mora biti utemeljeno na prostornim planovima. [61].

Prema ZPDML inspeksijski nadzor pomorskog dobra obavlja inspektor pomorskog dobra ministarstva i lučke kapetanije. Zakon o komunalnoj gospodarskoj djelatnosti pak kaže da komunalni redar ima ovlasti nad komunalnim redom pomorskog dobra. U praksi sustav kontrole gotova pa da i ne funkcionira.

4.2. VOJNE LUKE

Vojna luka kao luka ili dio pomorske baze označava vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama ili uređenim operativnim obalama koje osiguravaju boravak brodova, njihovo redovito održavanje radi brojnih priprema i obuke, potporu iz objekata lučke nadgradnje ili s osloncem na logističke postrojbe Oružanih snaga Republike Hrvatske ili gospodarske čimbenike užeg ili šireg područja. [50]

Vojne luke se osnivaju za potrebe Ministarstva obrane za vojnu namjenu. U međunarodnom pravu nema stroge definicije vojne ili ratne luke. Vojna luka se sastoji od kopnenog dijela pomorskog dobra i morskog dijela. Kopneni dio lučkog područja vojne luke dio je vojnog kompleksa ili vojni kompleks u cijelosti na koji je naslonjena infrastruktura i suprastruktura luke. [61]

Vojna luka je luka u službi mornarice. Može biti posebno građena, a može biti i dio trgovačke luke. U nekim zemljama se pod tim nazivom razumijeva vojna baza. Ratne luke nisu otvorene za međunarodni promet. Bez posebnog odobrenja, strani brodovi mogu u njih uploviti samo zbog više sile ili nevolje na moru. [32]

Ministarstvo obrane upravlja vojnim lukama te može dozvoliti privremeno korištenje jednoga njihovog dijela za potrebe plovila drugih tijela državne uprave, brodova koji su upisani u upisnik javnih brodova i brodova trgovačkih društava u 100% vlasništvu Republike Hrvatske. [50] Na slici 10 prikazana je vojna luka Lora u Splitu sjedište Hrvatske ratne mornarice.

Vojne luke su luke koje u vojno-geografskom pogledu omogućuju pravilan raspored i smještaj postrojbi i borbenih sredstava za obranu brodova od napada s mora, ispod mora, iz zraka i s kopna, zatim mjesta i područja gdje postoji mogućnost da se izgrade osobiti uređaji i radionice za gradnju i popravak brodova, brodskih uređaja i borbenih sredstava, kao i mogućnost razmještanja ustanova i skladišta za opskrbu brodova svim potrebnim za život i djelatnost brodskih posada uopće. Osnovni elementi ratne luke načelno su slični onima u trgovačkim lukama, ali sidrište, lučki bazen, i kanali imaju poseban značaj zavisno od tehničkih i taktičkih zahtjeva ratnih flota. [32]



Slika 10. Vojna Luka Split [33]

Vlada RH je donijela uredbu o uvjetima kojima moraju udovoljavati vojne luke i o mjerilima za njihovo razvrstavanje. [57]

4.2.1. Podjela i vrste vojnih luka

Osnovna podjela vojni luka prema namjeni je na glavne ili pozadinske luke i manevarske luke. [32]

Glavne ili pozadinske vojne luke služe za materijalno i tehničko osiguranje pomorskih brodova, ali i za popravke i modernizaciju starijih brodova. Ovakve luke se grade udaljene od područja na kojima se očekuju ratne operacije. Moraju biti dobro utvrđene i zaštićene s mora i kopna te iz zraka. [32]

Manevarske vojne luke su privremene luke s ograničenim funkcijama. One služe kao materijalno osiguranje za pojedine flotne sastave dok obavljaju pojedine operacije. One moraju biti prostrane, s vrlo dobro zaštićenim sidrištem u hidrometeorološkom smislu, tehnički opremljene, tako da mogu istodobno primiti velik broj transportnih i desantnih brodova. Desantne luke moraju biti također dobro branjene s mora, kopna, i zraka. [32]

4.3. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Nautički turizam posljednjih godina bilježi povećanje plovila, ali i povećanje broja noćenja na plovilima nautičkog turizma. Nautički turizam je jedna od najvažnijih grana hrvatskog turizma. Turističke usluge u nautičkom turizmu obavljaju se u lukama nautičkog turizma. Lukom upravlja koncesionar luke nautičkog turizma

Luka nautičkog turizma jest turistički objekt koji u poslovnome, prostornome, građevinskome i funkcionalnom smislu čini cjelinu ili u sklopu šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i potrebne uvjete za potrebe nautičkog turizma i turista nautičara. U luci nautičkog turizma pružaju se turističke usluge u nautičkom turizmu i druge nadopunjujuće usluge turistima nautičarima (trgovačke, ugostiteljske i dr.) [3]

Luke nautičkog turizma regulirane su Pomorskim zakonikom, Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama te različitim podzakonskim propisima kojima se uređuju vrste i kategorije luka, minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati takve luke te kategorije i način kategorizacije luka i plovila nautičkog turizma, ali i Zakonom o pružanju usluga u turizmu. [9]

Prema Zakonu o pružanju usluga u turizmu nautički turizam je plovidba i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodica ili brod) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenim za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja. [62]

Luke nautičkog turizma u nadležnosti su dvaju ministarstava, koja nemaju usklađene propise po pitanju samih luka nautičkog turizma.

U luci nautičkog turizma osim usluga veza, prihvata i smještaja plovila pružaju se i razne druge usluge, kao što su usluge čartera, održavanja i popravaka plovila, opskrbe rezervnim dijelovima, te druge usluge za potrebe nautičara. [54]

Luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet od 200 vezova i više su luke od značaja za RH. Luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova su luke od županijskog značaja. [56]

Prema podacima državnog zavoda za statistiku morska obala Republike Hrvatske obuhvaća 167 luka nautičkog turizma, i to 78 marina (od toga 17 suhih marina), 75 sidrišta, 9 privezišta te 5 odlagališta za plovila. Ukupna površina njihova akvatorija iznosi 4 349 270 m² s 18 179 vezova. U 2019. najviše plovila u tranzitu za koja je korišten vez u moru bilo je u Splitsko-dalmatinskoj županiji, i to 55 343 plovila, što je 27,3% od ukupnog broja plovila u tranzitu za koja je korišten vez u moru. U odnosu na 2018. ostvaren je blag porast broja plovila u tranzitu za 0,6% u Splitsko-dalmatinskoj županiji. [3]



Slika 11. ACI Marina Split [34]

Na slici 11 je prikazana Aci Marina u Splitu koja može primiti 318 brodova u lučkom bazenu i 30 brodova na suhom vezu. Od južnih vjetrova kao što su jugo, oštro i lebić ACI Marina Split je zaštićena kamenim lukobranom.

Prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 72/08. i 120/19.), vrsta marine označuje se sidrima (dva sidra, tri sidra, četiri sidra, pet sidara). [54]

4.3.1. Razvrstaj luka nautičkog turizma

Kategorizacija luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj provodi se na temelju Zakona o turističkoj djelatnosti (NN, br. 8/96., 19/96. i 76/98.) i Pravilniku o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata. [3]

Luka nautičkog turizma razvrstana je u vrstu marina, dok su drugi objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata prema pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma razvrstavaju na: [54]

- nautičko sidrište,
- nautičko privezište,
- odlagalište plovnih objekata,
- suha marina.

Pravilnikom su kategorizirane marine te vrste i minimalni uvjeti drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata. [54]

Nautičko sidrište (slika 13) je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. [54]

Razlikuje se zaštićena i nezaštićena (otvorena) sidrišta. Zaštićeno sidrište obično je u morskoj uvali ili ga otoci zaklanjaju od vjetrova i valova (slika 12), gdje su dubine umjerene i dno pogodno za dobro ukopavanje sidra. Takvo je sidrište na pomorskoj karti redovito označeno posebnim znakom za velike i male brodove. [35]



Slika 12. Sidrište u uvali Bobovišća na otoku Brač [36]

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. [7]

U Hrvatskoj se broj koncesioniranih sidrišta neprestano povećava. Sidrišta se nalaze u najzaštićenijim uvalama na Jadranu, zahtijevaju minimalna ulaganja, a omogućava visoke prihode koncesionarima.

Prema pravilniku o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, zabranjeno je sidrenje pomorskih objekata (osim u slučaju više sile ili nevolje na moru) u akvatoriju nautičkog sidrišta prema obali te na udaljenosti do 150 m od nautičkog sidrišta. U praksi bi to značilo da se ne smijete usidriti u skoro niti jednoj uvali u kojoj postoji koncesija nad nautičkim sidrištem. [28] Na sidrištima je također potrebno poštivati pomorske užance, te udaljenost između postavljenih bova mora biti dovoljna kako bi se brod

pod utjecajem vjetrova i valova, mogao okretati oko svoje osi, bez da smeta drugim susjednim brodovima. a ne da se brodovi vezuju jedna do drugoga bez potrebnog sigurnosnog razmaka.

Nautičko privezište je dio posebno izgrađenog i uređenog morskog ili vodenog prostora i obale, za pružanje usluga veza. [54]

Privezište je dio vodenog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovni 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. Privezište je također dio vodenog prostora i obale uređen za pristajanje plovni objekata nautičkog turizma. Veći kapacitet vezova i bolja organizacija lučkog akvatorija postupno će pretvarati luku javnog prometa u luku nautičkog turizma - turističku luku. Privezišta u javnim lukama oko kojih su se na Mediteranu razvijali gradovi, posebno su privlačna za nautičare, i taj problem još uvijek nije zadovoljavajuće riješen. [7] Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, za privezište su definirani posebni uvjeti.



Slika 13. Privezište u Maslinici, otok Šolta [37]

Odlagalište plovni objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovni objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovni objekta. Na ovom području ne smiju boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovni objekta za plovidbu. [54]

Suha marina (slika 14) dio je kopna ograđen i uređen za pružanje usluga ostave i čuvanja plovni objekata na suhom te pružanje usluga transporta plovni

objekta u vodni prostor ili iz vodnog prostora do suhe marine. U suhoj marini mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnih objekata za plovidbu te se u njoj mogu pružati usluge pripreme i posluživanja pića, napitaka i prehrane. [54]

U suhim marinama pružaju se specijalizirane usluge u nautičkom turizmu. Riječ je ograđenom kopnenom prostoru na kojemu se organizira suhi vez, te tehnološka podrška za brzo vađenje i spuštanje plovila u vodu. Posebni uvjeti regulirani su Pravilnikom za suhe marine. [7]



Slika 14. Suha marina [38]

4.3.2. Marine

Marina je dio posebno izgrađenog i uređenog morskog ili vodenog prostora i obale za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima i ostalih usluga za potrebe turista. U marini se pružaju usluge pića, napitaka i prehrane. [54]

Prema američkoj „Nacionalnoj udruzi proizvođača motora i brodova” marina je mjesto gdje jedriličari mogu plovilo prikladno usidriti, porinuti u more, popravljati, opskrbiti gorivom i drugim brodskim potrepštinama, imati topli tuš, objedovati na obali i biti blizu trgovinske, komunikacijske i prometne infrastrukture. To je specijalizirana luka ili suvremeno uređen i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju. Definira 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 je dominirajući tip turističke luke u svijetu, „krajnji domet“ nautičko-turističke ponude, jer u svom sastavu ima više različito povezanih atraktivnih i lukrativnih uslužnih elemenata za sudionike u zabavnoj navigaciji. [7]



Slika 15. Marina Sukošan [39]

Kategorija marine utvrđuje se ovisno o ispunjavanju uvjeta za pojedinu kategoriju sukladno raznovrsnosti i kvaliteti usluga, kvaliteti opreme, uređenju i održavanju. Prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma vrsta marine označuje se sidrima (dva sidra, tri sidra, četiri sidra, pet sidara). Dva sidra označavaju marinu najnižeg standarda, dok pet sidara označavaju marinu najviših standarda. [54]

Za provođenja reda u marini nadležan je koncesionar koji upravlja marinom, ali nadzor sigurnosti plovidbe u nadležnosti je lučke kapetanije.

Prema tipovima gradnje marine se razvrstavaju na: [7]

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

Mediterranski tip marine najčešće se može vidjeti na našoj obali (slika 15). Taj tip 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. [7]

S obzirom na položaj akvatorija prema kopnenom okružju, četiri su temeljna tipa marina, a svaki od tih prilagođava se okolnom terenu i uvjetima izgradnje: [7]

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

Na slici 16 prikazan je primjer otvorenog tipa u Marini Kaštela, a na slici 17 primjer uvučenog tipa marine – ACI Marina Split.



Slika 16. Marina Kaštela - marina otvorenog tipa [40]



Slika 17. ACI Marina Split - marina uvučenog tipa [41]

4.4. SPORTSKE LUKE

Sportske luke regulirane su propisima vezanim za luke posebne namjene. Sportska luka je luka namijenjena pružanja usluga veza brodica upisanih u hrvatski očevidnik brodica koje su namijenjene sportu i razonodi. Brodice moraju biti u vlasništvu članova udruge ili same udruge koja ima koncesiju za sportsku luku. Ove luke su zatvorene za javni promet. [61] Primjer sportske lučice prikazan je na slici 18.

Sportske luke uz usluge pružanja veza i operativne obale za popravak brodova pružaju usluge vađenja broda, servisne usluge i opreme brodova. Zbog svoje namjene pri osnivanju sportske luke su „pozitivno diskriminirane“ u odnosu na luke nautičkog turizma, imaju manje naknade te ne podliježu kategorizaciji.

Sportske luke koje imaju kapacitet od 200 vezova i više su luke od posebnog značaja za RH. Sportske luke koje imaju kapacitet do 200 vezova su luke od županijskog značaja. [56]

U javnosti se često umjesto izraza sportska luka koristi termin lučica ili sportska lučica. Zakon o udrugama koristi pojam športske udruge , dok Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene ih naziva sportske luke. [8]

Sportske luke u Republici Hrvatskoj tiču se Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Zakona o udrugama, Zakona o sportu i nekoliko uredbi.



Slika 18. Sportska lučica Labud [42]

Vlada RH je donijela uredbu o uvjetima kojima moraju udovoljavati sportske luke i o mjerilima za njihovo razvrstavanje. [58]

ZPDML određuje da sportsku luku mogu koristiti samo članovi udruge, te da se u obavljanju djelatnosti ne smije stjecati dobit. Zakon o udrugama pak dozvoljava stjecanje dobiti, tako da se ona mora koristiti u svrhu unapređenja udruge sukladno ciljevima postavljenim u statutu. Prema pravnom načelu u kojem posebni zakon isključuje primjenu općeg zakona, trebala bi se poštovati zabrana stjecanja dobiti, koju određuje ZPDML. [61]

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama propisuje da se koncesija za sportsku luku može dati samo udruzi koja je registrirana za obavljanje sportske djelatnosti. Sportskim udrugama smatraju se one koje su osnovane radi obavljanja sportske djelatnosti, ali bez stjecanja dobiti. Sportska djelatnost je djelatnost od posebnog interesa za RH. [61] Sportske udruge se bave: organizacijom sportskih natjecanja, sudjelovanjem u sportskim natjecanjima, sportskom rekreacijom, sportskom priprema i sportska poduka. [63]

Koncesija se može ishoditi za posebnu uporabu i za gospodarsko korištenje. Koncesija za gospodarsko korištenje daje se na temelju natječaja tj. javnog prikupljanja ponuda, dok se koncesija za posebnu uporabu daje na zahtjev. Pod posebnom uporabom smatraju se gradnje na pomorskom dobru građevina za potrebe obavljanja raznih djelatnosti na području odgoja i obrazovanja, sporta, zdravstva, ali i vjerskih objekata. Stoga, sportska udruga dobiva na posebno korištenje pomorsko dobro radi obavljanje sportskih djelatnosti. [61]

Svaka sportska udruga mora imati svoj statut koji donosi osnivačka skupština kao temeljni opće akt. Osim ciljeva utvrđenih statutom udruga sukladno zakonu smije obavljati djelatnost kojom se stječe prihod, ali po čl. 5. Zakona o udrugama koje dozvoljavaju udrugama stjecanje dobiti (ako se ono ne ostvaruje za svoje članove ili treće osobe). [64]

4.4.1. Problematika sportskih luka

Sportske luke obuhvaćaju jedan od najvrjednijih dijelova pomorskog dobra - velikih lučkih kapaciteta. U RH zadnjih godina smo mogli vidjeti sportske luke koje su za vrijeme trajanja koncesije za sportsku luku (ali i godinama nakon isteka koncesije): prodavali vezove na pomorskom dobru, obavljali djelatnosti iznajmljivanja brodova i razne druge radnje u suprotnosti s odredbama i ciljevima statuta na temelju kojih im je koncesija dodijeljena. Događa se da u sportskim

lukama budu vezani brodovi u vlasništvu charter kompanija što je izravno kršenje čl.81 .st. 3 Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama.

Od velike je važnosti provođenje što skorije istrage koja bi utvrdila koje sportske udruge i u kolikoj mjeri krše odredbe temeljem kojih uživaju prava i povlastice koje donosi koncesija sportske luke.

Usluge slične lukama nautičkog turizma koje određene sportske udruge pružaju, a da su pri tom ishodile koncesiju za sportsku luku, nelegalne su i nedopuštene. Iskorištavanje rupa u zakonu je očito s obzirom na to da je koncesija nad sportskom lukama značajno manja nego koncesija za luke nautičkog turizma koje se tim djelatnostima mogu baviti neometano.

Zbog slabog provođenja zakonskih regulativa u praksi određenom broju sportskih lučica trebala bi se oduzeti koncesija kako bi se osigurala pravedna preraspodjela društvenih dobara, a u korist domicilnog stanovništva. Također, potrebna je i revizija zakona i podzakona koji se bave pitanjem sportskih luka jer ni u jednom nije jasno definirana definicija same luke.

Također važno je onim lučicama koje se bave sportskim djelatnostima omogućiti da sav novac koji uprihode od vezarina, članarina ali i obavljanjem gospodarskih djelatnosti mogu namjenski koristiti za razvoj profesionalnog i rekreativnog sporta, organiziranjem poduka, regata i sl. ili ulaganjem u lučku infrastrukturu i sportske objekte.

Pojam sportske luke nije prepoznat u talijanskom i španjolskom zakonodavstvu. Koncesije sportskim klubovima daju se putem javnog natječaja, na razdoblje od 10 do 15 godina ovisno o visini ulaganja. Također, davanje koncesija u slučaju luka sportsko rekreacijskih namjena, u Španjolskoj je u nadležnosti regija a nakon provedenog javnog natječaja. Ne postoji odredba po kojoj bi se koncesija u sportskim lukama davala isključivo sportskim klubovima. [11]

4.5. INDUSTRIJSKE LUKE

Industrijska luka je luka koja služi za privez plovnih objekata, ali i iskrcaj/ukrcaj tereta koji je namijenjen potrebama proizvodnog procesa ovlaštenika koncesije. Uzajamna veza između industrijske i prometne funkcije omogućila je razvoj industrijskih luka. [14]

Industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi preko 1.000 GT su luke od značaja za RH. Industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi do 1.000 GT su luke od županijskog značaja. [56]

Luke su poželjna mjesta za smještaj industrijskih postrojenja u kojima se obrađuju sirovine ili proizvode gotovi proizvodi. Danas, sve veći broj industrijskih postrojenja se nalazi u lukama i lučkim postrojenjima koja su izgrađena kako bi se smanjili transportni troškovi, jer je i dalje more najekonomičniji prometni put. Prve industrijske grane u luci bile su brodogradnja i industrija brodske opreme. Industrijske luke su danas najvažniji faktor razvoja industrije prerade željezne rude, nafte i naftnih prerađevina i drugih masovnih sirovina. [2] Primjer industrijske luke prikazan je na slici 19.

Industrijske luke su luke neposredno vezane za neki industrijski pogon, obično onaj koji u svom radu potrebuje velike količine sirovine ili su proizvodi takvi da su pogodni za prijevoz robom. Primjer industrijske luke je luka ispred tvornice cementa ili ispred termoelektrane smještene blizu obale. [14]

Smještaj industrije u lučkom području, omogućuje tvornicama jeftiniju nabavu sirovina, te time omogućava uštede na prijevozu sirovina u unutrašnjost zemlje, ali i razne druge olakšice koje su na raspolaganju industrijskim djelatnostima u luci. Industrijske luke zbog svog povoljnog smještaja omogućavaju snižavanje troškova lučkih operacija a time i transportnih troškova. [2]



Slika 19. Industrijska luka u Splitu [43]

Izgradnja lučkih uređaja kod industrijskih luka usko je specijalizirana za određene namjene.

Neke od najvažnijih prednosti koje pruža industrijska luka u usporedbi s trgovačkom lukom su:[2]

- industrijska luka raspolaže vlastitom obalom i prema potrebi obavlja ukrcaj i iskrcaj brodova u luci,
- industrijska luka može sama opremiti obalu specijaliziranim prekrcajnim postrojenjem kojim se postiže visoki prekrcajni učinci,
- industrijska luka raspolaže vlastitom radnom snagom za ukrcaj i iskrcaj broda,
- brzinom prekrcajnih operacija i ostalih procesa u luci, industrijska luka utječe na smanjenje zadržavanja broda u luci, što se pozitivno održava i na smanjenje vozarine.

Vlada RH je donijela uredbu o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje, po kojoj industrijske luke moraju imati: [57]

- područje na kopnu i vodeni prostor gdje se mogu sigurno privezivati i sidriti plovila,
- objekte sigurnosti plovidbe,
- uredno održavanje dubina na mjestima za sidrenje, prilaženje i pristajanje;
- obalu koja omogućava siguran privez i zaštitu plovila u svim vremenskim prilikama,
- uređene i osvijetljene prilazne putove i radne površine na kojima se vrši ukrcaj odnosno iskrcaj tereta, kretanja osoblja, putnika i prometnih sredstava;
- uslugu lučkog tegljenja ako u luku uplovljavaju brodovi kojima je ta usluga potrebna zbog sigurnosti plovidbe,
- privezivačku službu,
- službu kontrole pristajanja, sidrenja, boravka i plovidbe plovila.

4.6. BRODOGRADILIŠNE LUKE

Brodogradilišna luka je luka u kojoj se obavlja djelatnost izgradnje i/ili remonta plovnih objekata. [56]

S obzirom na vrstu brodova koji se u njima izgrađuju mogu biti ratni i trgovački, ali u novije vrijeme brodogradilišta se sve više specijaliziraju za izgradnju standardnih vrsta i tipova broda. [2]

Prema veličini brodogradilišta dijelimo na velika, srednja i mala brodogradilišta. Srednja i mala brodogradilišta su županijskog značaja dok su velika brodogradilišta (slika 20), od značaja za Republiku Hrvatsku. Mala brodogradilišta više su usmjerena na popravke i održavanje nego na samu gradnju brodova.

Brodogradilišne luke s veličinom navoza preko 50 metara, odnosno veličinom doka preko 1.000 tona nosivosti spadaju u luke od značaja za RH. Brodogradilišne luke s veličinom navoza do 50 metara, odnosno veličinom doka do 1.000 tona nosivosti pripadaju lukama županijskog značaja. Iznimno, brodogradilišna luka koja se koristi za gradnju i remont brodova Hrvatske ratne mornarice i Ministarstva unutarnjih poslova, bez obzira na veličinu navoza ili doka, je od značaja za Republiku Hrvatsku. [56]



Slika 20. Brodogradilište Brodosplit [44]

S obzirom na tehnološki proces izgradnje broda, razlikuje se tri vrste brodogradilišta: [2]

- autonomna brodogradilišta,
- montažna brodogradilišta i
- remontna brodogradilišta.

Autonomna brodogradilišta, osim trupa broda proizvode i glavne pogonske strojeve, pomoćne strojeve i osnovne dijelove opreme broda. U današnje vrijeme specijalizacije gotovo je nemoguće imati autonomno brodogradilište, jer se sve specijaliziranija navigacijska oprema i instrumenti nabavljaju u posebnim kompanijama. [2]

U montažnim brodogradilištima rade se samo novi brodovi. U njima se obrađuju limovi i profili i izgrađuju trupovi broda, a sve ostalo se nabavlja i montira. Osnovno načelo organizacije brodogradilišta je jeftina je izgradnja trupa broda, povoljna nabava opreme i minimalni troškovi ugradnje opreme u trup broda. . [2]

Remontna brodogradilišta su brodogradilišta u kojima se popravljaju brodovi, te su im svi pogoni jednako razvijeni. Mogu biti mala, velika i srednja. . [2]

Za brodogradilišnu luku bez obzira na njenu vrstu važan je smještaj. Brodogradilišne luke se nalaze na zaklonjenim mjestima morske obale koja nisu daleko od industrijskih centara odakle se dovoze svi potrebni materijali kao što je čelik, strojevi , brodska oprema i dr. Najpovoljniji teren je kvadratnog oblika, pogotovo ako je smještena na poluotoku kojemu dvije stranice zatvaraju međusobno kut od 90°. Velika brodogradilišta imaju suhe ili ploveće dokove, dok ona manja imaju ploveći dok i sve više mehanizirane navoze za brodove. Remontna brodogradilišta najčešće obavljaju jednu do tri ili više osnovnih aktivnost,a to su, popravak brodova i brodske opreme, adaptacije brodova i izgradnje objekata off shore tehnologije. [2]

4.7. RIBARSKE LUKE

Ribarska luka je luka koja služi za prihvat i smještaj ribarskih plovila, te je opremljena uređajima i opremom za ukrcaj/iskrcaj ribarskih plovila, prostorom za manipulaciju ulovom i opskrbu ribarskih plovila. [56]

Ribarska luka je koncesijom dana na posebno korištenje pravnim ili fizičkim osobama. Te luke ne obavljaju javni servis i nisu dužne primiti ribarske brodove koje nemaju ugovore s koncesionarom same luke. Ribarska luka Lamjana, prikazana je na slici 21.

Ribarske luke koje imaju dužinu obale preko 50 metara i dubinu uz obalu veću od 3 metra pripadaju lukama od značaja za Republiku Hrvatsku.

Ribarske luke koje imaju dužinu obale do 50 metara i dubinu uz obalu do 3 metra su luke od županijskog značaja. [56]



Slika 21. Ribarska luka Lamjana – Kali [45]

Specijalizirane ribarske luke moraju imati prikladan i siguran vez za ribarske brodove. Uz siguran vez, potrebna je operativna obala na koju će ribarski brodovi u kratkom vremenu moći obaviti iskrcaj ribe. [2].

Ribarske luke mogu u svom sastavu imati iskrcajna mjesta, privezišta, mjesta prve prodaje, skladišta opreme i elemenata potrebnih za prodaju ribe (viličari, transportne trake, ambalaža, led i sl.), skladišta opreme za brodove, opskrbu namirnicama i gorivom, financijske i administrativne sadržaje i sl. [17]

Ministarstvo poljoprivrede donijelo je *Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama*. Tim pravilnikom propisuju se uvjeti, način stavljanja i izvješćivanja o stavljanju u promet riba i drugih morskih organizama iz gospodarskog ribolova na moru. [55]

Ribarska luka je koncesijom dana na posebno korištenje pravnim ili fizičkim osobama. Te luke ne obavljaju javni servis i nisu dužne primiti ribarske brodove koje nemaju ugovore s koncesionarom same luke.

Ribari koji obavljaju ribolov ribarskim plovilom jednakim ili duljim od 15 metara duljine preko svega smiju ulov iskrcati samo na posebno određenim mjestima za iskrcaj – iskrcajnim mjestima. Iznimno u slučaju kvara pogonskog stroja ili uređaja za upravljanje ribarskim plovilom, loših vremenskih uvjeta i slično iskrcaj se može obaviti izvan iskrcajnog mjesta, na mjestu koje odredi odgovorna osoba ministarstva nadležnog za sigurnost plovidbe na moru, nadležna za određeno područje. Iskrcajna mjesta mogu biti samo mjesta određena unutar luka, u skladu s prostornim planovima županija. [55] Svaki ribarski brod svoj ulov mora iskrcati u svojoj luci iskrcaja gdje s koncesionarom ima sklopljen ugovor. Potpuno je nelogično zahtijevati od ribarskih brodova da svoj ulov iskrcajavaju isključivo u vlastitoj luci iskrcaja, ako su nautičkim miljama udaljeni od nje.

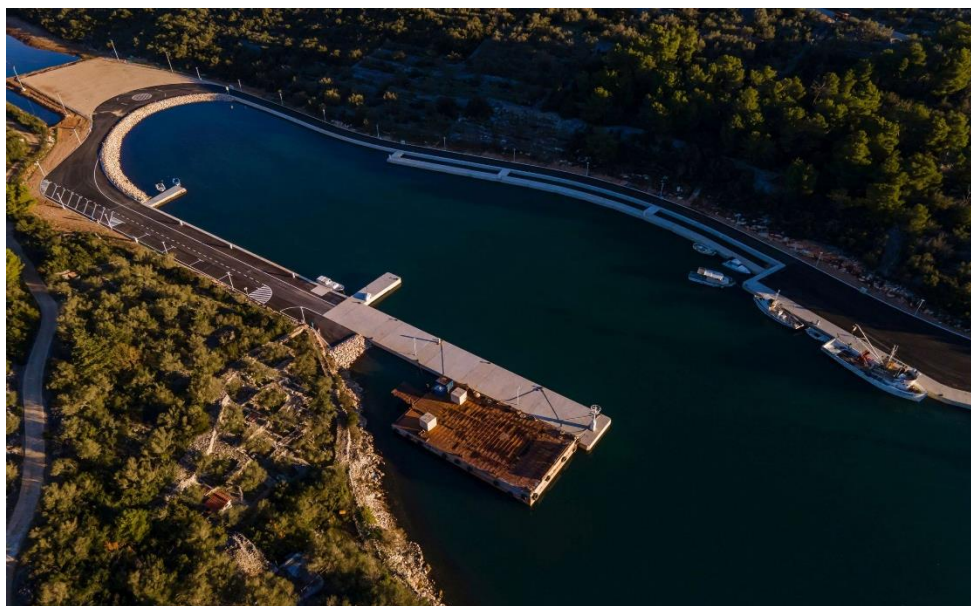
Tijelo nadležno za upravljanje lučkim područjem gdje je određeno iskrcajno mjesto dužno je omogućiti nesmetan iskrcaj ulova s plovila, te je nadležno za upravljanje pristupnim cestama i omogućiti prilaz transportnim vozilima iskrcajnom mjestu s kopnene strane. [51]. Vlada RH donosi popis iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru, te ih trenutno ima 118. [51][52] Luke posebne namjene ne smiju obavljati javni servis što dovodi u pitanje slobodnu tržišnog natjecanja EU. [13]

4.7.1. Karakteristike ribarske luke

Tehnička obilježja ribarskih luka su: [10]

- ograničena dubina ovisno o veličini luke,
- prostrane hale za prodaju ribe,
- dobra željeznička veza s odgovarajućim brojem kolosijeka,
- proizvodnja leda i prostrane skladišne hladnjače,
- mogućnost popravaka ribarskih brodova i alata te opskrba ribara,
- mogućnost smještaja industrijskih pogona za preradu ribe.

Pri dužem boravku broda u luci vez je u kombinaciji sidra i jednog konopa na obali. Ako je sezona lova onda se brodovi vežu bočno jedan na drugog, jer u sezoni lova kratko vremena provode u luci. [2]



Slika 22. Ribarska luka Vela Lamjana [46]

Na temelju duljine broda i godišnjeg prometa brodova određuje se potrebna veličini i operativna obala. Tako npr. ribarska luka koja godišnje prekrca 100000 tona ribe i opterećenje obale od 200 t/m/god, mora imati 500 m obale za istovar ribe. Odnos „istovare duljine“ i „vezne duljine“ obale treba biti 1:9 (slika 22).

Dubina mora ovisit će o veličini broda koji će se nalaziti u određenoj ribarskoj luci, i to od 1.5 m za manje luke do 8 metara za velike ribarske luke. Iskrcaj ribe u manjim lukama obavlja se ručno, a u većim i srednjim lukama upotrebljavaju se transporteri i dizalice nosivosti 30 do 50 KN. [2]

Ribarske luke ne smiju se graditi u blizini industrijskih ili kemijskih pogona zbog mogućnosti utjecaja na kvalitetu i prehrambenu vrijednost ribe. Većina ribarskih luka u razvijenim zemljama imaju burzu ribe. Također za razliku od Hrvatske, tipičan način prodaje ribe je aukcijskog tipa, dok kod nas ribari sami ugovaraju s trgovcima prodaju ribe ili ribu prodaju sami. [2]

Na području obuhvata Urbanističkog plana Komiže predviđena je gradnja nove ribarske luke (vidi sliku 5) kao složene građevine s pratećom infrastrukturom (podgradnjom i nadgradnjom), operativnim i manipulativnim površinama te građevinama za smještaj. [49]

Nakon oblikovanja dijela ili ukupne luke pomorskim građevinama omogućava se gradnja pojedinačnih planiranih sadržaja po zonama kako je određeno

Urbanističkim planom. Svaka od pet planiranih zona (hladnjače za ribu i rakove – veletržnica, spremišta, servisna građevina, ugostiteljski sadržaji i benzinska postaja) mogu se graditi kao zasebne faze s pripadajućom infrastrukturom.[47]

Smisao izgradnje ribarske luke u Komiži je omogućiti veću participaciju u ulovu hrvatske ribarske flote, u odnosu na ostale sudionike u vanjskom i unutarnjem ribolovnom području. u području vanjskog ribolovnog mora u odnosu na ostale sudionike u ribolovu na ovome području a kojima su od toga područja matične luke udaljene i preko 100-tinjak nautičkih milja.[48]

5. ZAKLJUČAK

Hrvatska obala prepoznata je po svojoj ljepoti i razvedenosti, te se malo obala na svijetu može usporediti s našom. Zbog toga svake godine bilježimo sve veći broj noćenja u nautičkom turizmu, također sve je više plovila koja se nalaze u našim lukama. Sve više korisnika koristi se lukama zbog čega je potrebno bolja provedba reda i sigurnosti u lukama posebne namjene. Luke posebne namjene predstavljaju najznačajniji dio pomorskog dobra sa značajnim lučkim kapacitetima.

Značajni dio Zakona o pomorskom dobru bavi se lukama otvorenim za javni promet, dok je sama definicija luke posebne namjene ograničena, zbog čega možemo reći da luke posebne namjene treba dodatno zakonski regulirati. Također aktualni zakoni, uredbe i pravilnici nisu usklađeni te dolazi do kontradiktornosti u njihovoj primjeni.

Luke posebne namjene uglavnom su u nadležnosti županije, manjim djelom jedinicama lokalne samouprave. Lokalna samouprava trebala bi biti najbolje upućena u zbivanja na lokalnom području stoga bi bilo potrebno da se jedan dio upravljanja prepusti jedinicama lokalne samouprave.

Luke posebne namjene, osim luka koje se koriste u vojne svrhe te zbog toga podliježu posebnim pravilima, utvrđuju se odlukom o koncesiji.

Vojne luke se osnivaju za potrebe Ministarstva obrane za vojnu namjenu. U međunarodnom pravu nema stroge definicije vojne ili ratne luke. Vojna luka je luka u službi mornarice. Može biti posebno građena, a može biti i dio trgovačke luke.

Nautički turizam je jedna od najvažnijih grana hrvatskog turizma i gospodarstva općenito. Luke nautičkog turizma se uz marine razvrstavaju na: sidrišta, privezišta, odlagalište plovnih objekata i suha marina.

Luke nautičkog turizma u nadležnosti su dvaju ministarstva – Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, te Ministarstva turizma. Navedena ministarstva nemaju usklađene propise po pitanju luka nautičkog turizma, te je nužno njihovo usklađivanje.

Sportske luke su zbog svoje namjene pri osnivanju „pozitivno diskriminirane“ u odnosu na luke nautičkog turizma, imaju manje naknade te ne podliježu kategorizaciji. Potrebna je revizija zakona i podzakona koji se bave pitanjem sportskih luka jer nije dana jasna definicija same sportske luke. Kod sportskih luka

također je važno ne dovoditi u pitanje prihode od vezarina, članarina i obavljanja drugih gospodarskih djelatnosti, ako se taj novac iskorištava u svrhu napretka profesionalnog i rekreativnog sporta.

Industrijska luka služi za privez plovnih objekata, te za manipulaciju teretom namijenjenim potrebama koncesionara. Zbog povoljnog smještaja veliki se broj industrijskih pogona nalazi u lukama i lučkim postrojenjima. Smještaj industrije u lukama omogućava smanjenje lučkih i transportnih troškova, jer je prijevoz morskim putem najpovoljniji.

Brodogradilišne luke su luka u kojima se obavlja djelatnost izgradnje i/ili remonta plovnih objekata. Hrvatska, iako je u svijetu prepoznata po gradnji kvalitetnih brodova nažalost nije uspjela pratiti trendove na svjetskom brodograđevnom tržištu i ostati konkurentna. Brodogradnja je jedna od važnijih industrijskih sektora RH, te se treba usmjeriti na malu brodogradnju i remontna brodogradilišta.

Ribarska luka je koncesijom dana na posebno korištenje pravnim ili fizičkim osobama. Te luke ne obavljaju javni servis i nisu dužne primiti ribarske brodove koje nemaju ugovore s koncesionarom same luke. Ribari koji imaju plovila jednaka ili duža od 15 metara svoj ulov smiju isključivo iskrcati u određenim ribarskim lukama - svojim iskrcajnim lukama. Iznimno kod kvara na motornom pogonu, loših vremenskih uvjeta i sl. iskrcaj ulova mogu obaviti u drugim lukama. Iako se u praksi gotovo i ne događa, potpuno je nelogično zahtijevati od ribarskih brodova da svoj ulov iskrcajavaju isključivo u vlastitoj luci iskrcaja, ako su nautičkim miljama udaljeni od nje.

Zbog nedorečenosti zakona, pravilnika, uvjeta koncesioniranja, slabog - gotovo pa ne postojeći sustav kontroliranja svjedoci smo zlouporabe pomorskog dobra, a time i luka posebne namjene. Pomorsko dobro se ne smije promatrati isključivo sa ekonomskog aspekta i povećanja prihoda, jer je to dugoročno neodrživo. Pretjerana komercijalizacija naše obale bez dugoročne strategije za nautički sektor bi mogla imati posljedice gubitka domaćih i stranih nautičkih turista, ali i kvalitete života stanovništva.

LITERATURA

- [1] Begonja, M.; Diplomski rad – Djelovanje vanjskih sila na projektiranje luke, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2013., URL: <https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/1712013.pdf> (05.02.2021.)
- [2] Dundović, Č., Kesić, B. Tehnologija i organizacija luka, Rijeka, Pomorski fakultet, 2001.
- [3] Državni zavod za statistiku: NAUTIČKI TURIZAM - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019., broj 4.3.4. Zagreb, 2020. URL: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/04-03-04_01_2019.htm (17.3.2021.)
- [4] Kovačić, M.; Gržetić, Z.; Dundović, Č.: Planiranje i izbor lokacije za luku nautičkog turizma u funkciji održivoga razvoja, Naše more, vol. 53, no. 3-4, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2006., (str.118-124), URL: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=12306 (12.2.2021.)
- [5] Kraljević, S. Diplomski rad - Planiranje i projektiranje luka posebne namjene - marine, Sveučilište u Splitu, Split, 2020. URL: [https://repozitorij.pfst.unist.hr/islandora/object/pfst%3A1045/datastream/PDF/view_\(14.4.2021.\)](https://repozitorij.pfst.unist.hr/islandora/object/pfst%3A1045/datastream/PDF/view_(14.4.2021.))
- [6] Leder N. Predavanja – Morske luke, Split, Pomorski fakultet Split URL: https://moodle.srce.hr/2019-2020/pluginfile.php/3632819/mod_resource/content/1/Morske%20luke.pdf (12.4.2021.)
- [7] Luković, T.; Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Naše more, vol. 54, no. 3-4, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2007., (str. 114-122), URL: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=25004 (15.05.2021.)

- [8] Panžić, T., Sportske luke u zakonodavstvu Republike Hrvatske, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Vol. 47 No. 3, 2010. str.647.-675. URL: <https://hrcak.srce.hr/59761> (12.2.2021.)
- [9] Petrinović, R., Mandić, N., Milošević Pujo ,B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, str. 177-204 Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 57 No. 172, 2018. URL: <https://hrcak.srce.hr/195415> (16.06.2021)
- [10] Puljak, M., Diplomski rad – Pomorsko dobro kao temelj razvoja luka posebne namjene, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2014. URL: <https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/251-2014.pdf> (17.3.2021.)
- [11] Vuković, A., Zakon o sportu u funkciji razvoja luka nautičkog turizma Hrvatske i Mediterana (I. dio), str. 92-96 NAŠE MORE : Vol. 64 No. 3 Supplement, 2017. URL: <https://hrcak.srce.hr/188389> (24.05.2021.)
- [12] Vojković, G, Grubišić, N, Vojković L, Public and Private Ports in Croatian Law, Promet – Traffic and Transportation Vol. 28, 2016. No 3. 215-224
- [13] Vojković, G., Grubišić N., Vojković L., Ribarske luke u Republici Hrvatskoj – javne ili privatne luke, str.205-213. Pomorski zbornik, Vol. 47-48 No. 1., 2013.
- [14] Vojković G. Nova podjela luka na javne luke i privatne luke na hrvatskim unutarnjim vodama kao primjer razvoja za morske luke. URL: <https://www.slideshare.net/vojkovic/nova-podjela-luka-na-javne-luke-i-privatne-luke-na-hrvatskim-unutarnjim-vodama-kao-primjer-razvoja-za-morske-luke> (13.04.2021.)
- [15] URL: <https://www.bib.irb.hr/436864>
- [16] Subašić, D.; Diplomski rad – Izbor lokacije, planiranje i izgradnja luka nautičkog turizma, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2014., URL: <https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.TOP/243-2014.pdf> (24.04.2021.)
- [17] Studija izvodivosti izgradnje i adaptacije dijela ribarske infrastrukture sukladno pravnoj stečevini EU, Sveučilište u Zagrebu, Agronomski fakultet

2006. URL:
http://seerural.org/1documents/Strategic_Documents2/Croatia/Studija%20izvodivosti%20izgradnje%20ribarske%20infrastrukture%20sukladno%20pravnoj%20ostecevini%20EU.pdf (25.05.2021.)
- [18] Žanetić, S., Diplomski rad - Strategije razvoja luke d.d. Split, Ekonomski fakultet Split, Split, 2019. URL: <https://zir.nsk.hr/islandora/object/efst%3A2602> (12.05.2021.)
- [19] URL: <https://tehnika.lzmk.hr/luke/> (14.05.2021)
- [20] URL: <http://www.interkonzalting.hr/luke-split-vanjski-vezovi.aspx> (14.05.2021)
- [21] URL: <http://www.splitairport-transfers.com/hr/trajekti/trajektna-luka-split> (14.05.2021)
- [22] URL: <https://zlu-crikvenica.hr/projekti/projekt-luka-crni-mul> (14.05.2021)
- [23] URL: <http://infozona.hr/foto/split-iz-zraka/177/7406> (16.06.2021.)
- [24] URL: <https://povezanahrvatska.eu/projekti/kontejnerski-terminal-jadranska-vrata-lucka-uprava-rijeka> (16.06.2021.)
- [25] URL: http://www.komiza.hr/wp-content/uploads/2017/06/ID-UPU-RIBARSKE-LUKE_SPOJENO.pdf (14.05.2021)
- [26] URL: <http://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Luke.pdf> (16.06.2021.)
- [27] URL: <https://dalmatinskiportal.hr/vijesti/na-jesen-pocinje-gradnja-gradske-luke-u-omisu/22548> (14.05.2021)
- [28] URL: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_06_79_1640. (22.05.2021.)
- [29] URL: <https://portsplit.hr/projekti-obnove-infrastrukture-split/> (22.05.2021.)
- [30] URL: https://hr.wikipedia.org/wiki/Valobran_Ka%C5%A1e (22.05.2021.)

- [31] URL: <https://www.google.com/search?q=sportska+luka+uvala+baluni&sxsrf=ALeKk00kRIhjM4mYidh2arbEuovs9snatQ:1619632717575&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=4LzvP87VMgTyUM%252CEv2FI7xaFYU tM%252C &vet=1&usg=AI4 - kTzsjROpJ0YjEC9TP3i88sm6X1RkQ&sa=X&ved=2ahUKEwjLsLCGwqHwAhVPCRAIHZyDBEsQ9QF6BAgUEAE#imgrc=IMg80PSA5VQMzM> (12.06.2021.)
- [32] URL: <https://hrvatski-vojniki.hr/vaznost-hrvatskih-vojnih-luka-u-svjetlu-novih-medunarodnih-i-pomorskih-odnosa/> (22.05.2021.)
- [33] URL: <https://www.mycity-military.com/Ostalo-4/luka-lora-split.html> (22.05.2021.)
- [34] URL: https://www.crobos.com/croatia_charter_bases/ACI_Marina_Split (12.06.2021.)
- [35] URL: <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=55820> (12.06.2021.)
- [36] URL: <https://www.facebook.com/sidristebobovisca/> (14.05.2021)
- [37] URL: <https://visitsolta.com/hr/privezista> (22.05.2021.)
- [38] URL: <https://www.mk-nautica.eu/suha-marina-smjestaj-plovila/> (14.05.2021)
- [39] URL: <https://myyachtzone.com/marinas/d-marin-dalmacija-sukosan/> (14.05.2021)
- [40] URL: <http://total-croatia-sailing.com/marinas/marina-kastela/> (22.05.2021.)
- [41] URL: https://marinas.com/view/marina/3gcd6p9_ACI_Split_Marina_Split_Croatia (22.05.2021.)
- [42] URL: https://www.burzanautike.com/hr/izabrano_novo_vodstvo_splitskog_labuda/5462/6 (12.06.2021.)
- [43] URL: <http://www.lukasplit.hr/> (12.06.2021.)

- [44] URL: <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/splitski-skver-izgradio-rijecni-brod-za-ruse-20141015> (22.05.2021.)
- [45] URL: <https://morski.hr/2019/01/25/kapaciteti-iskrcaja-ribe-u-veloj-lamjani-ce-se-udvostruciti/ribarska-luka-lamjana-kali/> (14.06.2021.)
- [46] URL: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/ribarska-luka-vela-lamjana/> (14.06.2021.)
- [47] URL: http://www.komiza.hr/wp-content/uploads/2017/06/ID-UPU-RIBARSKE-LUKE_SPOJENO.pdf slika komiya(14.06.2021.)
- [48] URL: <https://portsplit.hr/izgradnja-ribarske-luke/> (14.06.2021.)
- [49] URL: http://www.komiza.hr/wp-content/uploads/2017/06/ID-UPU-RIBARSKE-LUKE_SPOJENO.pdf (14.06.2021.)
- [50] Odluka o osnivanju luka posebne namjene - Vojnih luka, Narodne novine br. 89/2004
- [51] Odluka o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru, Narodne novine 10/2020
- [52] Odluka o izmjeni Odluke o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru, Narodne novine 145/2020
- [53] Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.
- [54] Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata, Narodne novine br.120/19
- [55] Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama, Narodne novine br. 154/2008
- [56] Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine, br. 110/2004

- [57] Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, Narodne novine, br. 110/2004.
- [58] Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje, Narodne novine, br. 142/98
- [59] Ustav Republike Hrvatske, Narodne novine br. 56/90, 135/97, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10,
- [60] Zakon o hidrografskoj djelatnosti, Narodne novine, br. 68/98, 110/98, 163/03, 71/14.
- [61] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11 i 56/16, 98/19.
- [62] Zakon o pružanju uskuga u turizmu, Narodne novine, br. 130/17, 25/19, 98/19, 42/20
- [63] Zakon o sportu, Narodne novine, br. 71/06, 150/08, 124/10, 124/11, 86/12, 94/13, 85/15, 19/16, 98/19, 47/20, 77/20
- [64] Zakon o udrugama, br. 74/14, 70/17, 98/19

POPIS SLIKA

Slika 1. Trajektna Luka Split [20]	3
Slika 2. Luka otvorena za javni promet lokalnog značaja - Črni mul [22].....	6
Slika 3. Luka posebne namjene županijskog značaja – Zenta [23]	7
Slika 4. Kontejnerski terminal u Rijeci [24]	8
Slika 5. Izmjene i dopune ur. plana uređenja ribarske luke Komiža [25]	10
Slika 6. Projektni nacrt županijske LU o gradnji gradske luke u Omišu [27].....	11
Slika 7. Vanjski lukobran u luci Split [29]	13
Slika 8. Valobran Kaše u Dubrovniku [30]	13
Slika 9. Bazen luke Split [31].....	17
Slika 10. Vojna Luka Split [33].....	20
Slika 11. ACI Marina Split [34].....	22
Slika 12. Sidrište u uvali Bobovišća na otoku Brač [36].....	23
Slika 13. Privezište u Maslinici, otok Šolta [37].....	24
Slika 14. Suha marina [38]	25
Slika 15. Marina Sukošan [39].....	26
Slika 16. Marina Kaštela - marina otvorenog tipa [40]	27
Slika 17. ACI Marina Split - marina uvučenog tipa [41]	27
Slika 18. Sportska lučica Labud [42]	28
Slika 19. Industrijska luka u Splitu [43]	31
Slika 20. Brodogradilište Brodosplit [44].....	33
Slika 21. Ribarska luka Lamjana – Kali [45]	35
Slika 22. Ribarska luka Vela Lamjana [46]	37

POPIS KRATICA

ZPDML

Zakon o pomorskom dobru i morskim
lukama

RH

Republika Hrvatska