

**Dr. sc. Alen Jugović / Ph. D.**  
Sveučilište u Rijeci / *University of Rijeka*  
Pomorski fakultet u Rijeci /  
*Faculty of Maritime Studies Rijeka*  
Studentska 2  
51000 Rijeka  
Hrvatska / *Croatia*

**Pregledni članak**  
*Review article*

UDK/UDC: 353.797(497.5-35)  
656.615(497.5-35)

Primljeno/Received:  
4. listopada 2011. / 4<sup>th</sup> October 2011  
Odobreno/Accepted:  
25. listopada 2011. / 25<sup>th</sup> October 2011

## **POTREBA I SVRSISHODNOST KOMERCIJALNOG KORIŠTENJA NOVORAZVRSTANIH MORSKIH LUKA**

### ***THE NEED AND PURPOSE OF A COMMERCIAL USE OF THE NEWLY CLASSIFIED SEAPORTS***

#### **SAŽETAK**

*O potrebi i svrsishodnosti uvođenja pojedine nerazvrstane luke u županijski lučki sustav kontinuirano se među znanstvenicima, stručnjacima, ali i među samim korisnicima morskih luka vodi rasprava. Osnovna dilema koja se kod luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja pritom javlja, je pitanje treba li izdvojena sidrišta, a posebno privezišta uključiti u pravni i gospodarski režim luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Stoga osnovna svrha ovoga znanstvenog rada je istaknuti korake potrebne za provođenje postupka legalizacije, odnosno razvrstaja, tih morskih luka te definirati aktivnosti potrebne za njihovo komercijalno korištenje. Predmet istraživanja u ovome radu su novorazvrstane županijske morske luke, a težište istraživanja bazira se na utvrđivanju aktivnosti i čimbenika za njihovo komercijalno korištenje i uspješnu implementaciju u županijski lučki sustav.*

**Ključne riječi:** *komercijalno korištenje, razvrstaj luka, lučki sustav, županijske i lokalne luke, prognoza prihoda, ekonomski efekti*

#### **SUMMARY**

*The need and purpose of the introduction of each unclassified port into the county port system has been the subject of an ongoing discussion between scientists and experts, as well as the very users of the seaports. The fundamental dilemma regarding the ports of county and local significance open to public traffic is the question whether or not to include separate anchorage, and particularly mooring points, into the legal and economic regime of ports open to public traffic of county and local significance. Therefore, the basic purpose of this paper is to highlight the steps necessary for the process of legalization, i.e. sorting out of those seaports and defining activities necessary for their commercial use. The object of research of this paper are the newly classified county seaports, and the focus of the research is based on defining the activities and factors regarding their commercial use and successful implementation into the county port system.*

**Key words:** *commercial use, classified seaports, port system, county and local ports, revenue forecast, economic effects*

## 1. UVOD

Na temelju članka 44., stavak 1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama [16] i Odluke o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet [8], ministar mora, prometa i infrastrukture donio je Naredbu o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Dubrovačko-neretvanske županije, Primorsko-goranske županije i Istarske županije [7]. Tim razvrstajem:

1. Istarska županija povećala je broj luka kojima gospodari za 2 županijske luke te 8 lokalnih luka, pa tako sada gospodari s 9 luka od županijskog značaja i 27 luka od lokalnog značaja;
2. Primorsko-goranska županija povećala je broj luka kojima gospodari za 2 županijske luke te 44 lokalne luke, pa tako sada upravlja sa 7 luka od županijskog značaja i 94 luka od lokalnog značaja;
3. Dubrovačko-neretvanska županija povećala je broj svojih luka od županijskog značaja za 1 luku, pa tako sada gospodari sa 7 luka od županijskog značaja i 75 luka od lokalnog značaja.

Osnovni cilj ovoga rada je definiranje aktivnosti za provođenje zaduženja koja su nastala objavom i stupanjem na snagu Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području navedenih županija. Navedenom Naredbom upravna vijeća županijskih lučkih uprava čije su luke razvrstane u luke otvorene za javni promet od županijskog ili lokalnog značenja dužna su provesti sljedeće mjere:

1. uskladiti svoje statute s odlukama o izmjenama odluka o osnivanju,
2. pokrenuti postupke utvrđivanja granica lučkog područja i
3. uključiti novorazvrstane luke u sustav upravljanja i korištenja u skladu s Pravilnikom o redu u lukama.

U daljnjem tekstu se obrazlažu postupci i aktivnosti koje su dužna provesti upravna vijeća županijskih lučkih uprava jer su pod svoju jurisdikciju dobila "nove" luke.

## 1. INTRODUCTION

Pursuant to Article 44, item 1 of the Maritime Demesne and Seaports Act [16] and the Decision on the Criteria for the Classification of Ports Open to Public Traffic [8] the Minister of Sea, Transport and Infrastructure has passed a Decree on the Classification of Ports Open to Public Traffic within the area of the Dubrovnik-Neretva, Primorsko-goranska and Istria County [7]. On the basis of such a classification of the counties:

1. the Istria County has increased the number of ports under its management by 2 county ports and 8 local ports, and it now manages 9 ports of county significance and 27 ports of local significance;
2. the Primorsko-goranska County has increased the number of ports under its management by 2 county ports and 44 local ports, and it now manages 7 ports of county significance and 94 ports of local significance;
3. the Dubrovnik-Neretva County has increased the number of ports under its management by 1 county port and 1 local port, and it now manages 7 ports of county significance and 75 ports of local significance.

The basic objective of this paper is to define activities regarding the implementation of the assignments resulting from the publication and entering into force of the Decree on the Classification of Ports Open to Public Traffic within the area of the afore-mentioned counties. Pursuant to the stated Decree, the Administrative Councils of the County Port Authorities, whose ports have been classified as ports of county or local significance open to public traffic, are obliged to take the following measures:

1. harmonize their statutes with the Decision on the amendments of the Decisions on the Establishment,
2. initiate the procedure of defining the border of the port area, and
3. include the newly classified ports into the system of management and use in accordance with the Ordinance on Port Regulations.

The following text explains the procedures and activities the County Port Administrations' Administration Councils to which the Decree refers to, i.e. which gained "new" ports under their jurisdiction, are obliged to implement.

## 2. RELEVANTNI ZAKONSKI I PODZAKONSKI AKTI U POSTUPKU LEGALIZACIJE I GOSPODARSKOG KORIŠTENJA “NERAZVRSTANIH” LUKA

Potrebno je istaknuti da se u ovom dijelu rad neće doticati pitanja provedenog razvrstaja luka već samo općenitog postupka koji je potrebno provesti radi razvrstaja luka te daljnje komercijalizacije razvrstanih luka. Iz tog razloga težište istraživanja i obrade navedenih postupka bit će na utvrđivanju stavki koje su bitne za uspješno funkcioniranje županijskog lučkog sustava, odnosno morskih luka koje su pod županijskom jurisdikcijom.

### 2.1. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama [16] temeljni je pravni akt koji, između ostalog, sadrži i odredbe o razvrstaju luka. Shodno ovome Zakonu, a prema namjeni kojoj služe, luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene pri čemu i jedne i druge mogu biti otvorene za međunarodni promet ili za domaći promet. Lučko područje luka otvorenih za javni promet utvrđuje se u skladu s prostornim planom.

S obzirom da su u ovome radu predmet istraživanja luke otvorene za javni promet iz daljnjeg razmatranja pravnih propisa bit će izuzete luke posebne namjene.

### 2.2. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene

U raspravi o potrebi i svrishodnosti uvođenja pojedine nerazvrstane luke u županijski lučki sustav potrebno je voditi se rješenjima iz Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene [15] s obzirom da se Uredbom izrijekom propisuju mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet i uvjeti za razvrstaj luka posebne namjene. Da bi neko područje steklo status luke otvorene za javni promet od županijskog značaja mora ispunjavati uvjete iz čl. 5. Uredbe. Člankom 5. propisana su sljedeća mjerila za razvrstaj:

1. prosječan promet preko 50.000 tona tereta godišnje u petogodišnjem razdoblju, odno-

## 2. RELEVANT LEGAL AND SUB-LEGAL ACTS IN THE PROCEDURE OF THE LEGALIZATION AND ECONOMIC USE OF THE “UNCLASSIFIED” PORTS

It is necessary to point out that this part of the paper will not deal with issues of the conducted port classification, but with the general procedure which must be carried out for the purpose of port classification and further commercialization of the classified ports. For that reason, the focus of the research and of the processing of the stated procedures will be defining items important for a successful functioning of the county port system, i.e. seaports which are under the county jurisdiction.

### 2.1 Maritime demesne and seaports act

The Maritime Demesne and Seaports Act [16] is the fundamental legal act which, among other things, contains provisions regarding the port classification. In accordance with this Act, and on the basis of the their purpose, the ports are classified into ports open to public traffic and special purpose ports, both being open to international or local traffic. The port area of ports open to public traffic is defined pursuant to a spatial plan.

Since this paper is based on the research of ports open to public traffic, special purpose ports will be excluded from further analysis of legal regulations.

### 2.2 Regulation on the classification of ports open to public traffic and special purpose ports

During the discussion on the need and purpose of the introduction of an unclassified port into the county port system, one must take into account the decisions from the Regulation on the Classification of Ports Open to Public Traffic and Special Purpose Ports [15] since the Regulation prescribes the criteria for the classification of ports open to public traffic and the terms for the classification of special purpose ports. In order for an area to be awarded a status of a port open to public traffic of county significance, it must meet the terms from Article 5 of the Regulation. Article 5 prescribes the following classification criteria:

sno prosječan promet putnika preko 100.000 putnika godišnje u petogodišnjem razdoblju za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika;

2. odgovarajuća cestovna povezanost sa zaleđem;
3. instalirani lučki kapaciteti za promet tereta 50.000 tona, odnosno gatove i obale za prihvat brodova do 80 m dužine i gaza do 4 m;
4. najmanje tri linije mjesečno u domaćem prometu za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika.

Mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u luke lokalnog značaja definirana su čl. 6. Uredbe, koji glasi: “Prosječan promet do 50.000 tona tereta godišnje u petogodišnjem razdoblju, odnosno prosječan promet putnika do 100.000 putnika godišnje u petogodišnjem razdoblju za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika”.

### 2.3. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke

Pri definiranju 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 [15] 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 plovni objekata, kao i zaštita mora od onečišćenja s brodova. Uvjeti koje mora ispunjavati luka navedeni su u članku 3. Uredbe. Osim opće odredbe, Uredba sadrži i pravila kojima se propisuju posebni, dodatni uvjeti za pojedinu vrstu luka. U svakom slučaju, odluka o uvođenju određenog lučkog područja koji nije razvrstan treba se temeljiti na analizi uvjeta i obveza koje pojedina luka s obzirom na svoj novostečeni status mora ispunjavati kako u trenutku donošenja odluke tako i dugoročno gledano. Primjerice, sukladno čl. 5. Uredbe svaka novoizgrađena luka ili dio luke mora imati maritimnu studiju i to prije izrade glavnog projekta, odnosno prije početka korištenja luke. Maritimska studija treba biti prihvaćena i potvrđena od nadležne lučke kapetanije.

Ako se neko lučko područje želi proglasiti lukom otvorenom za domaći javni promet ono

1. average traffic of over 50 000 tonnes of cargo a year during a five-year period, i.e. average passenger traffic of over 100 000 passengers a year during a five-year period for the port in which only passenger traffic is carried out;
2. suitable road connections with the hinterland;
3. installed port capacities for the traffic of cargo of 50 000 tonnes, i.e. piers and quays for the reception of ships of up to 80 m in length and draft of up to 4 m;
4. a minimum of three lines a month in the domestic traffic regarding the port with passenger traffic only.

The criteria for the classification of ports open to public traffic into ports of local significance have been defined in Article 6 of the Regulation, which reads as follows: “The average traffic of over 50 000 tonnes of cargo a year during a five-year period, i.e. average passenger traffic of over 100 000 passengers a year during a five-year period for the port in which only passenger traffic is carried out”.

### 2.3 Regulation on terms ports must abide by

while defining a port's status and making a decision on the port classification or on a part of the port's classification into a specific category, one must take into account the Regulation on terms ports must abide by [15] because this Regulation prescribed the fundamental terms any port must comply with, regardless of the categorization, to enable safe sailing into, berthing, anchoring and residing of the vessels, as well as protecting the sea from pollution from ships. The terms a port must abide by are stated in Article 3 of the Regulation. Apart from the general provision, the Regulation also contains rules prescribing special, additional terms regarding a specific type of ports. In any case, the decision on the introduction of a certain port area which has not been classified must be based on an analysis of the terms and obligations an individual port, due to its newly acquired status, must fulfil both at the time the decision is made and in the long run. For example, pursuant to Article 5 of the Regulation, every newly built port or a part of a port must have a maritime study before the main project is designed, i.e. before the port is used. A maritime study must be accepted and confirmed by the competent Port Authority.

treba zadovoljavati uvjete iz čl. 8. Uredbe koji, primjerice, propisuje da luka mora osigurati pružanje usluge opskrbe plovila pitkom vodom, električnom energijom i pogonskim gorivom, ovisno o veličini i namjeni luke. Ovaj članak sadrži i odredbu kojom se predviđa jedan izuzetak na način da je lučkoj kapetaniji dodijeljeno ovlaštenje o oslobađanju luke pojedinih obveza, ako se radi o luci otvorenoj za domaći javni promet lokalnog značaja u kojoj je promet manjeg opsega.

#### **2.4. Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjeti korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda**

Navedeni Pravilnik [9] treba razmatrati u kontekstu mogućnosti da se jedna luka "podijeli" na više dijelova sve s ciljem što bolje iskorištenosti i ekonomičnosti. Prema Pravilniku, lučko područje luke otvorene za javni promet obuhvaća sve lučke bazene, sidrišta luke i privezišta koji čine funkcionalnu lučku cjelinu. Lučko područje, sidrišta luke i privezišta dijele se na operativni dio luke, komunalni dio luke, i ukoliko ima prostora i potrebe, nautički dio luke. Što se ima smatrati operativnim, a što komunalnim dijelom luke propisano je u člancima 4. i 5. Pravilnika, dok su člankom 8. definirani uvjeti za nautički dio luke.

Osnovna dilema kod luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja je pitanje treba li izdvojena sidrišta, a posebno privezišta uključiti u pravni režim luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma [11] sidrište izriječno kategorizira kao luku nautičkog turizma, a Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru [14] kod određivanja početnog i promjenjivog dijela koncesijske naknade luke nautičkog turizma, sidrište i privezište podvodi pod pravni pojam luke. Takva kategorizacija je prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama moguća jedino u slučaju da je sidrište i privezište funkcionalno i prostorno vezano s lukom i da udovoljava uvjetima posebnih propisa. Pitanje pravnog statusa sidrišta i privezišta reflektira se ne samo na nautički turizam, sigurnost na moru već i na prostorne planove koji su uvjet za formiranje lučkog područja i privezišta.

If a certain port area is to be proclaimed a port open to local public traffic, then it must meet the terms stated in Article 8 of the Regulation which, for example, states that a port must ensure fresh water, electricity and motor fuel supplies to the vessel, depending on the size and purpose of the port. This Article also contains a provision used to foresee an exemption in a way that the Port Authority has been given an authorization to release the port of certain obligations, if it is a port open to local public traffic of local significance with smaller-scale traffic.

#### **2.4 Ordinance on the criteria for defining the purpose of a certain part of a port of county and local significance open to public traffic, berth payment method, terms of use, and for defining the maximum amount of fees and income allocation**

The stated Ordinance [9] must be taken into account within a context of the possibility of "dividing" one port into several parts, with the purpose of achieving a better efficiency and cost-effectiveness. Pursuant to the Ordinance, the area of a port open to public traffic covers all port pools, port anchorage and mooring points which constitute a functional port complex. The port area, port anchorage and mooring points are divided into the operational part of the port, communal part and, if there is enough space, nautical part of the port. The meaning of operational and communal parts of the port is prescribed in Articles 4 and 5 of the Ordinance, while Article 8 defines the terms regarding the nautical part of the port.

The fundamental dilemma regarding ports of county or local significance open to public traffic is the question whether or not to include separate anchorage, and particularly mooring points, into the legal regime of ports open to public traffic of county and local significance. The Ordinance on the Categorisation of Nautical Ports (Official Gazette of the Republic of Croatia No. 72/08) categorizes anchorage as a nautical port, and the Regulation on the Procedure for Granting Concession on the Maritime Demesne [14] defines anchorage and mooring as a port's legal terms while determining the initial and flexible part of the nautical tourism concession fee. Pursuant to the Maritime Demesne and Seaports Act, such categorisation is only possible in the event that the anchorage and mooring are functionally and spatially connected to the port and are complying with special regulations. The issue of anchorage and mooring legal

## 2.5. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH

Iako Pravilnik [10] izravno ne regulira pitanje razvrstaja luka, već predstavlja pravni akt kojim se propisuju uvjeti i način održavanja reda u lukama, te postupci i mjere koje se moraju poduzeti kako na strani broda tako i na strani luke prilikom dolaska i odlaska broda te za vrijeme samog boravka broda u luci, interesantan je u toj mjeri što propisuje odgovarajuće obveze tijelu koje upravlja lukom. Primjerice, člankom 20. Pravilnika propisana je dužnost lučke uprave da čisti luku od otpadaka koji ugrožavaju sigurnost plovidbe i onečišćuje more ili članak 62. kojim se propisuje obveza izrade i primjene Plana za prihvat i rukovanje otpadom i ostacima tereta za sve luke otvorene za javni promet kao i luke posebne namjene.

## 2.6. Prijedlog novog zakona o pomorskom dobru i morskim lukama

Novi Nacrt prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama s konačnim prijedlogom Zakona od 14. travnja 2011. godine objavljen je na web stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. S obzirom da njegova izrada traje već dvije do tri godine, i da se ne zna točan datum završetka i primjene Zakona, te da već sada od strane stručnjaka i upravnih tijela primorskih županija postoje brojni prigovori o načinu na koji se uređuje i tretira pomorsko dobro i lučke koncesije, u ovome radu navedeni Zakon neće se uzimati u obzir kod opisa postupka za provođenje aktivnosti u svezi ispunjavanja obveza upravnih vijeća županijskih lučkih uprava donesene Naredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet.

Ono što je o ovakvom prijedlogu Zakona u odnosu na sadašnji Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama ostalo isto je osnovna ideja da pomorsko dobro kao iznimno vrijedan resurs zaslužuje i obvezuje da ga se s jedne strane očuva za budućnost, a s druge strane, sustavnim mjerama i pojednostavljenjem postupka davanja koncesije stavi u gospodarsku upotrebu.

status is reflected not only in nautical tourism and the safety at sea, but also in the spatial plans which are a prerequisite for the formation of a port area and mooring.

## 2.5 Ordinance on terms and methods of maintaining order in ports and other parts of internal waters and territorial seas of the Republic of Croatia

Although the Ordinance [10] does not directly address the issue of port classification, it is instead a legal act prescribing the terms and methods of maintaining order in ports, as well as the procedures and measures that need to be taken both on the ship and in the port during the ship's arrival and departure and during her stay in the port, it is interesting since it prescribes the corresponding obligations of the authority managing the port. For example, Article 20 of the Ordinance stipulates the Port Authority's duty to clean the port from waste, threatening the safety of sailing and polluting the sea, or Article 62 which prescribes the obligation of developing and implementing a Plan for Acceptance and Handling of Waste and Cargo Remains for all ports open to public traffic, as well as for special purpose ports.

## 2.6 Proposal of a new maritime demesne and seaports act

The new draft of the proposal of the Maritime Demesne and Seaports Act with the final proposal of the Act as of 14<sup>th</sup> April 2011 was published on the website of the Ministry of Sea, Transport and Infrastructure. Since its development has been underway for over two to three years and no exact date of finishing and implementing the Act is yet known, and since there are already numerous objections made by the experts and administrative authorities of the coastal counties regarding the manner the Act defines and treats demesne and port concessions, this paper will not take into account the stated Act while describing the process of implementing the activities related to the fulfilment of the county port authority's administrative councils' obligations that have been brought about by the Decree on the Classification of Ports Open to Public Traffic.

What remained the same in such a proposal of the Act compared to the current Maritime Demesne and Seaports Act is the fundamental idea that the demesne as a highly valuable re-

### 3. PLAN AKTIVNOSTI U SVEZI ISPUNJAVANJA OBVEZA UPRAVNIH VIJEĆA ŽUPANIJSKIH LUČKIH UPRAVA

Nakon što je ministar Ministarstva mora, prometa i infrastrukture RH donio Naredbu o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske, Primorsko-goranske i Dubrovačko-neretvanske županije [7] upravna vijeća županijskih lučkih uprava kojima su dodijeljene novorazvrstane luke dužna su provesti sljedeće mjere:

1. Uskladiti svoje statute s odlukama o izmjenama odluka o osnivanju;
2. Pokrenuti postupke utvrđivanja granica lučkog područja;
3. Uključiti novorazvrstane luke u sustav upravljanja i korištenja u skladu s Pravilnikom o redu u lukama.

Kako bi se mogle provesti opisane mjere, daljnje aktivnosti treba podijeliti u dva zasebna, ali paralelna dijela, odnosno u dvije grupe aktivnosti:

- *Prva grupa aktivnosti se odnosi na pokretanje postupka utvrđivanja granica lučkog područja*, i to na sljedeći način da je Upravno vijeće svake Županijske lučke uprave dužno donijeti odluku o pokretanju postupka utvrđivanja granica lučkog područja na svom području te proslijediti zahtjev Županijskom upravnom odboru za pomorstvo, promet i veze radi pokretanja postupka utvrđivanja granica lučkog područja.
- *Druga grupa aktivnosti se odnosi na aktivnosti same Županijske lučke uprave, a radi se o zoniiranju i definiranju namjene pojedinog dijela novorazvrstanih luka i to prema Pravilniku o redu u luci [9], a zatim u njega unijeti novonastale izmjene. Ujedno je potrebno odrediti korisnike komercijalnih vezova na način da se "posluže" dosadašnjim pravom korištenja koji će postojeći korisnici dostaviti županijskim lučkim upravama nakon javnog poziva za dostavu putem sredstava javnog informiranja.*

Potrebno je naglasiti da bi prije konačnog zaključivanja *druge grupe aktivnosti* bilo potrebno završiti (provesti) *prvu grupu aktivnosti*. Iz razloga što bi moglo doći do promjene granica

source deserves to be and must be preserved for the future, but that it also should be placed in the economic use through systemic measures and by simplifying the procedure of granting concessions.

### 3. PLAN OF ACTIVITIES REGARDING THE FULFILMENT OF THE COUNTY PORT AUTHORITY'S ADMINISTRATIVE COUNCILS' OBLIGATIONS THAT HAVE BEEN BROUGHT ABOUT BY THE DECREE ON THE CLASSIFICATION OF PORTS OPEN TO PUBLIC TRAFFIC

After the Minister of Sea, Transport and Infrastructure had passed the Decree on the Classification of Ports Open to Public Traffic within the area of the Istria, Primorsko-goranska and Dubrovačko-neretvanska County [7], the county port authorities' administrative councils to which the newly classified ports were awarded are obliged to take the following measures:

1. harmonize their statutes with the Decision on the amendments of the Decisions on the Establishment,
2. initiate the procedure of defining the border of the port area and
3. include the newly classified ports into the system of management and use in accordance with the Ordinance on Port Regulations.

For the described measures to be implemented, further activities must be divided into two separate, but parallel parts, i.e. two activity groups:

- *The first group of activities refers to the initiation of the procedure to define port area borders*, in the following manner: the Administrative Council of every county Port Authority must pass a decision on the initialization of a procedure to define the port area's borders within its area and to forward the request to the County Administrative Committee for Maritime Affairs, Transportation and Communications for the purpose of initializing the procedure to define the port area's borders.

lučkog područja, a time i do promjene stanja broja vezova, korisnika i slično.

### 3.1. Pokretanje postupka utvrđivanja granica lučkog područja

Proces pokretanja postupka utvrđivanja granica lučkog područja može se podijeliti na sljedeće aktivnosti (cf. dijagram 1):<sup>1</sup>

1. Županijska lučka uprava podnosi zahtjev Županijskom povjerenstvu za granice pomorskog dobra koje utvrđuje nove granice lučkog područja.<sup>2</sup> Nakon odobrenog zahtjeva i ostalih potrebnih priloga od strane Upravnog vijeća Županijske lučke uprave, Županijsko povjerenstvo za granice predlaže, a povjerenstvo Ministarstva utvrđuje granicu luke rješenjem u upravnom postupku.
2. Županijska lučka uprava podnosi prijedlog Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture za dopunu Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet (čl. 44. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama).<sup>3</sup>
3. Nakon utvrđivanja granice luka/e Županijska lučka uprava predlaže Županijskoj skupštini promjenu Odluke o utvrđivanju lučkog područja (čl. 74. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama).
4. Županijska skupština utvrđuje prijedlog Odluke o utvrđivanju lučkog područja i traži suglasnost Vlade RH.
5. Nakon dobivanja suglasnosti Vlade RH, Županijska skupština donosi Odluku o izmjenama i dopunama Odluke o utvrđivanju lučkog područja.

<sup>1</sup> Uz konzultacije s Upravnim odjelom za pomorstvo, promet i veze Primorsko-goranske županije

<sup>2</sup> **Obvezni prilozi zahtjevu za utvrđivanje lučkog područja su:** 1) kopija katastarskog plana i izvod iz posjedovnog lista, 2) izvod iz zemljišnih knjiga, 3) geodetski snimak područja ili digitalni ortofoto plan s uklopljenom kopijom katastarskog plana, 4) izvod iz detaljnog plana uređenja ili lokacijska dozvola i 5) dokaz o uplaćenju naknadi za utvrđivanje granice pomorskog dobra koja iznosi 5.000,00 kuna po lokaciji koja se uplaćuje u korist županijskog proračuna.

<sup>3</sup> U navedenom čl. 44. st. 3 ZPDML regulirano je da se **dopuna Naredbe može podnijeti tek protekom dvije godine od donošenja posljednjeg akta.** Dakle proizlazi da ukoliko bi se mijenjala Naredba na inicijativu jedne LU sve ostale LU u PGŽ bile bi onemogućene da u iduće dvije godine mijenjaju svoja lučka područja. Stoga je preporuka da je potrebna "koordinirana akcija" svih LU u Županiji kako bi se odjedanput omogućilo svima koji ispunjavaju uvjete da realiziraju svoje planove, jer će u protivnom u tome biti spriječen barem naredne dvije godine. Posljednja Naredba je donesena 1997. godine i od tada se nije mijenjala.

- *The second activity group refers to the activities of the County Port Authority, and they include the defining of zones and purposes of a certain part of the newly classified ports in accordance with the Ordinance on Port Order [9], and then, introducing the latest amendments. It is also necessary to define the users of commercial berths by using the current right to the usage which the existing users will deliver to the County Port Authorities after a public call for tender through the means of public information.*

One must emphasize that it is necessary to finalize (implement) the first activity group prior to the final conclusion of the second activity group. The reason for that is the possibility of changes in the port area's borders, which can result in the change in the number of berths, users, etc.

### 3.1 Initiation of the procedures of defining the port area's borders

The process of initiating the procedures of defining the port area's borders can be divided into the following activities (see chart 1):<sup>1</sup>

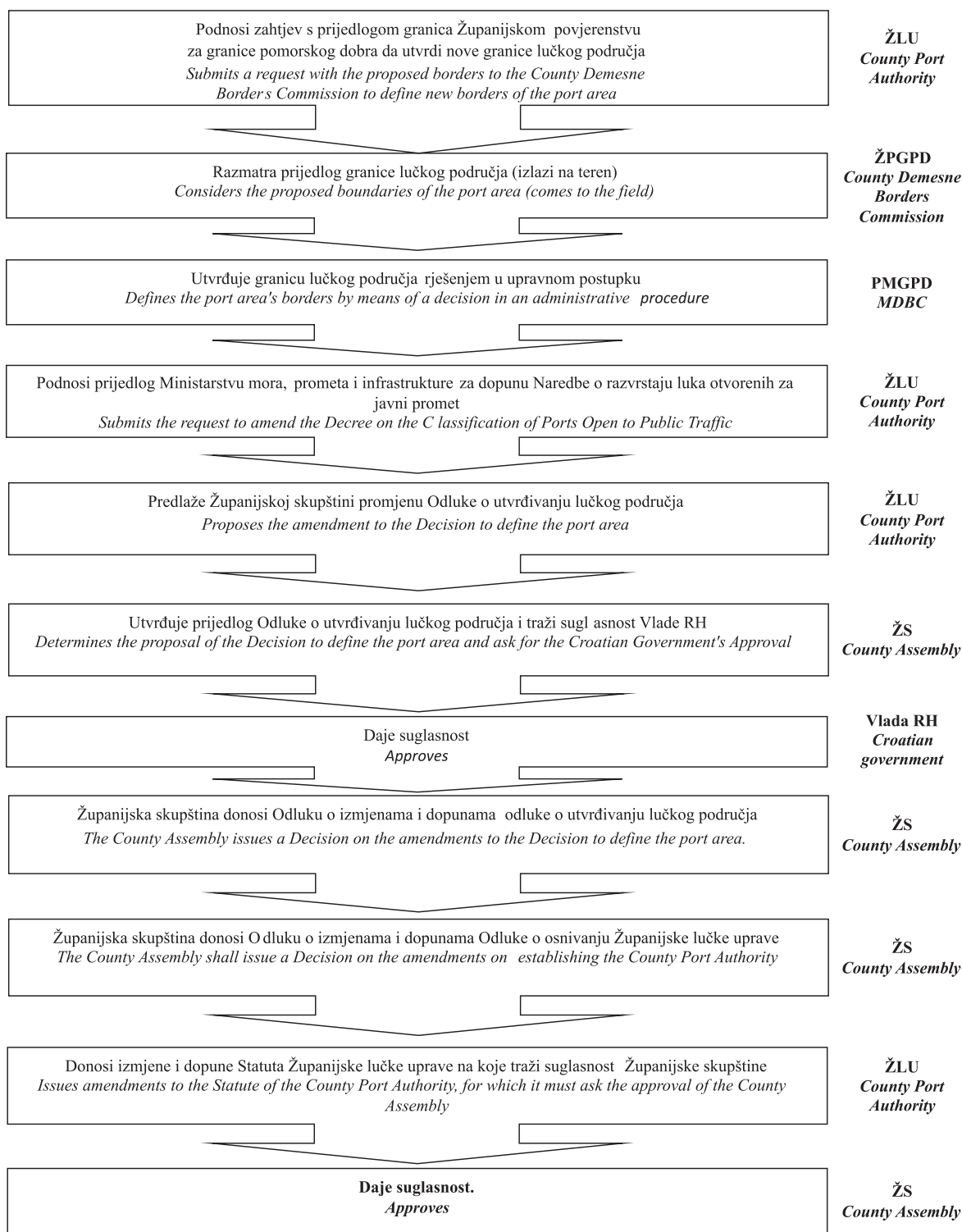
1. The County Port Authority must file a claim with the Demesne Borders County Commission to establish new borders of the port area.<sup>2</sup> After having received the claim and other required appendixes from the Administrative Council of the County Port Authority, the Demesne Borders County Commission will propose, and the Ministry's Commission determine the port's borders by a Solution in the Administrative Procedure.
2. The County Port Authority will submit the request to amend the Decree on the Classification of Ports Open to Public Traffic to the Ministry of the Sea, Transport and Infra-

<sup>1</sup> In consultation with the Department of Maritime Affairs, Transport and Communications of the Primorsko-goranska County

<sup>2</sup> **Mandatory appendixes to the request for determining the port area are:** 1) a copy of the cadastral plan and an excerpt from the Deed of Title, 2) an excerpt from the land registry, 3) geodetic recording of the area or a digital orthophoto plan with a copy of the cadastral plan, 4) an excerpt from the detailed development plan or location permit and 5) proof of the payment of the fee for establishing the demesne border in the amount of HRK 5.000,00 paid into the County budget.



**Dijagram 1.** Proces pokretanja postupka utvrđivanja granica lučkog područja  
**Chart 1** The process of initiating the procedures of defining the port area's borders



LEGENDA:

ŽLU – Županijska lučka uprava

ŽPGPD – Županijsko povjerenstvo za granice pomorskog dobra

PMGPD – Povjerenstvo Ministarstva za granice pomorskog dobra

ŽS – Županijska skupština

Izvor: Autor

Source: Author

6. Županijska skupština donosi Odluku o izmjenama i dopunama Odluke o osnivanju Županijske lučke uprave.
7. Županijska lučka uprava donosi izmjene i dopune Statuta Županijske lučke uprave za koje traži suglasnost Županijske skupštine.

### 3.2. Pokretanje postupka upravljanja i komercijalnog korištenja novorazvrstanih luka

Aktivnosti vezane uz pokretanje postupka upravljanja i korištenja novorazvrstanih luka su u domeni rada županijskih lučkih uprava. Odnosno, one su dužne pokrenuti i provoditi te aktivnosti paralelno s postupkom određivanja granica lučkog područja novorazvrstanih luka, a radi se o sljedećim aktivnostima (cf. grafikon 2):

1. Potrebno je izvršiti uvid u prostorne planove jedinice lokalne samouprave radi uvida u definirane granice mogućeg zahvata lučkog područja svake luke posebno, i to kopnenog i morskog dijela;
2. Unutar definiranih granica, prostornim planovima pokrenuti postupak upravljanja i korištenja luka koji obuhvaća prije svega aktivnost zoniranja i definiranja namjene pojedinog dijela novorazvrstanih luka i to prema Pravilniku o redu u luci [9], a zatim u njega unijeti novonastale izmjene;
3. Posebnu pažnju potrebno je posvetiti zoni komunalnih vezova, gdje je potrebno:
  - Provesti postupak određivanja korisnika vezova, na način da županijske lučke uprave trebaju zatražiti dosadašnje pravo korištenja veza od postojećih korisnika. Postupak treba provesti javnim pozivom, tj. putem sredstava javnog informiranja. Ukoliko je tim lučkim bazenom do tada upravljalo neko društvo (sportsko, ribolovno i sl. ili komunalno) treba nastojati preuzeti i koristiti njihovu evidenciju vezova;
  - Izraditi detaljnu geodetsku podlogu lučkog područja;
  - Izraditi batimetrijsku izmjeru lučkog područja;
  - Izraditi maritimnu studiju sigurnosti vezova i privezišnih naprava;

structure (Art. 44) of the Maritime Demesne and Seaports Act).<sup>3</sup>

3. After defining the port(s) borders, the County Port Authority will submit the proposal to change the Decision to define the port area to the County Assembly (Art. 74) of the Maritime Demesne and Seaports Act).
4. The County Assembly shall determine the proposal of the Decision to define the port area and ask for the Croatian Government's Approval.
5. After having received the Approval of the Government of the Republic of Croatia, the County Assembly shall issue a Decision on the amendments of the Decision on the establishment of the port area.
6. The County Assembly shall issue a Decision on the amendments on establishing the County Port Authority.
7. The County Port Authority issues amendments to the Statute of the County Port Authority, for which it must ask the approval of the County Assembly.

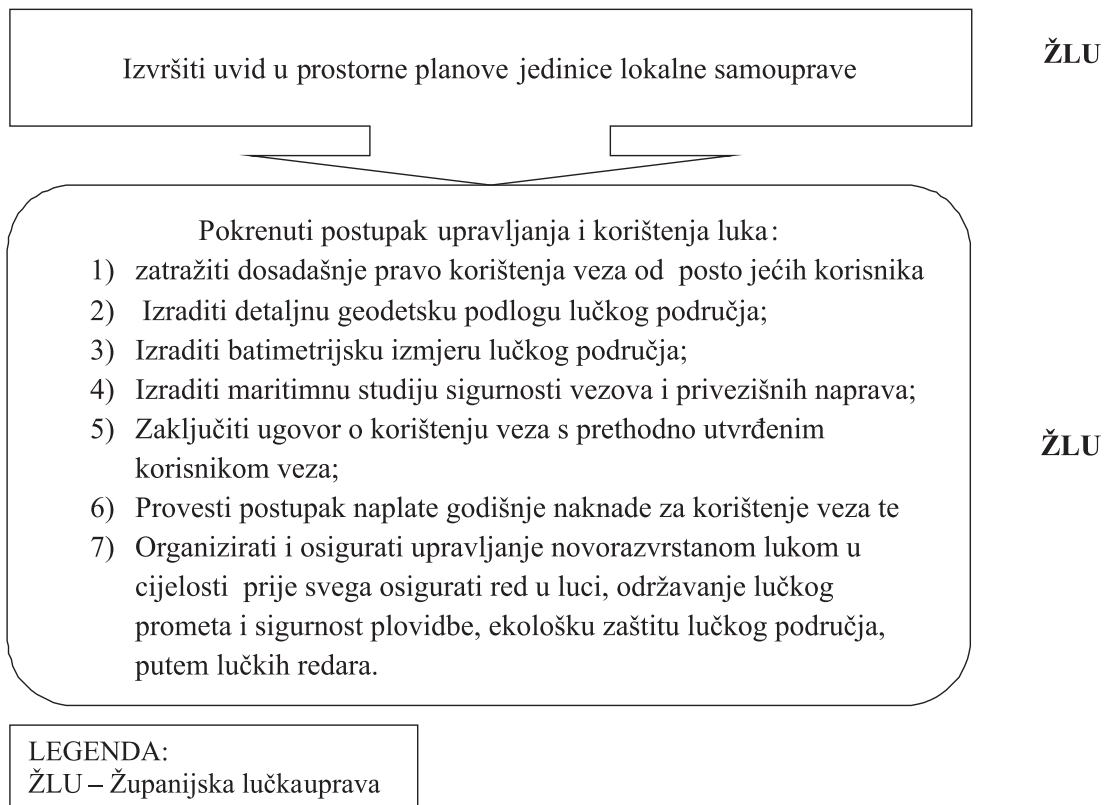
### 3.2 Initiation of the procedures of the management and commercial use of the newly classified ports

Activities related to the initiation of the procedures of the management and commercial use of the newly classified ports are in the domain of the county port authorities. They are required to initiate and implement these activities as well as define the port area's borders of the newly classified ports. The activities are as follows (see Chart 2):

1. It is necessary to inspect the Spatial plans of the local self-government units to gain insight into the defined borders of the possible intervention to the port area of each port and their terrestrial and maritime parts.

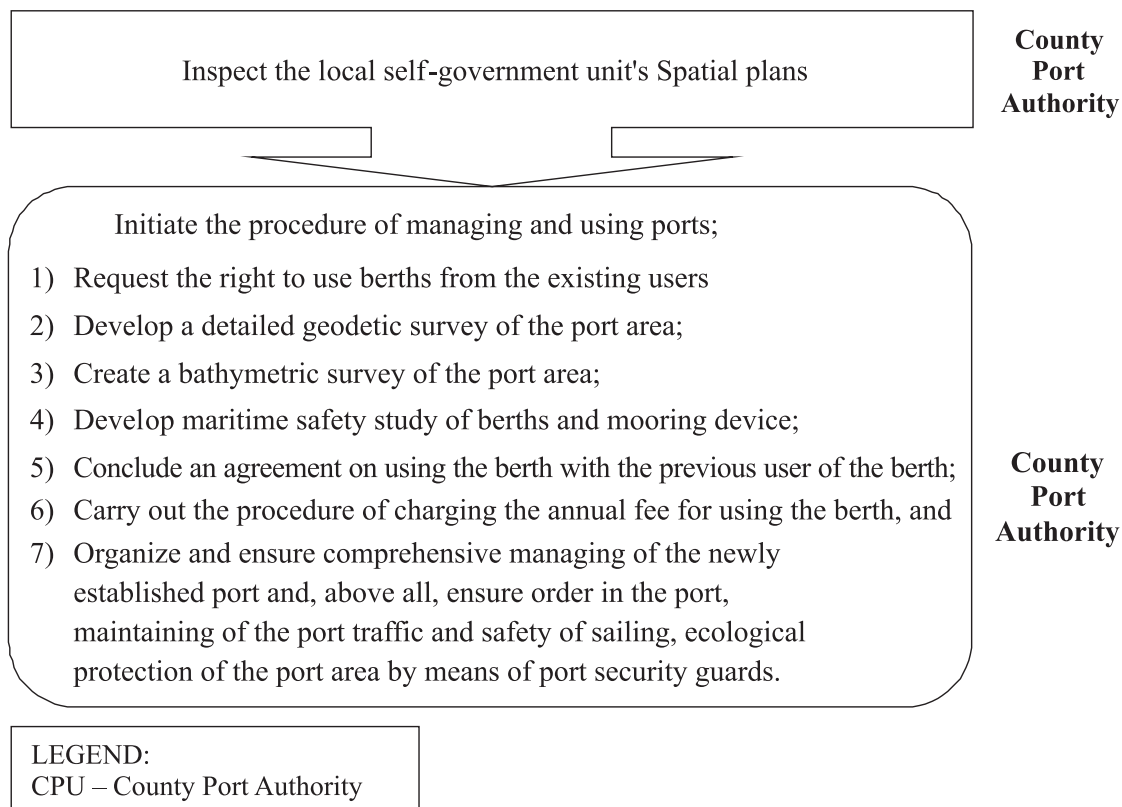
<sup>3</sup> The above-mentioned Article 44, Paragraph 3 of the MDSA stipulates that **an amendment to the Decree can be submitted no earlier than two years from the adoption of the last act.** Consequently, if the Decree is to be changed at the initiative of one Port Authority, all other Port Authorities of the PGC would not be able to change their port areas in the following two years. Hence, a "coordinated action" of all port authorities in the County is recommended in order to enable everyone meeting the conditions to carry out their plans. Otherwise, they would not be able to do so the next two years. The last Decree was issued in 1997 and has not been changed since.

**Dijagram 2.** Proces upravljanja i komercijalnog korištenja novorazvrstanih luka



Izvor: Autor

*Chart 2 The process of managing and commercial use of the newly classified ports*



Source: Author

- Zaključiti ugovor o korištenju veza s prethodno utvrđenim korisnikom veza;
- Provesti postupak naplate godišnje naknade za korištenje veza te
- Organizirati i osigurati upravljanje novorazvrstanom lukom u cijelosti prije svega osigurati red u luci, održavanje lučkog prometa i sigurnost plovidbe, ekološku zaštitu lučkog područja, putem lučkih redara.

### 3.3. Procjena troškova provedbe upravljanja i komercijalnog korištenja novorazvrstanih luka

Potrebno je napomenuti da cijeli opisani postupak iziskuje i visoke financijske troškove. Pa tako na primjer, ako se uzme u obzir lučko područje od cca. 25.000 m<sup>2</sup> procijenjeni troškovi studija koje bi se trebale izraditi bi iznosili:<sup>4</sup>

1. Detaljna geodetska podloga područja (PGP): cca. 50.000,00 kn  
(izvođač: geodetska tvrtka)
2. Batimetrijsko mjerenje certificirano od strane Hrvatskog hidrografskog instituta: cca. 150–200.000,00 kn (HHI ili drugo ovlašteno poduzeće ili ustanova)
3. Studija – analiza stanja infrastrukture: cca. 15.000,00 kn  
(izvođač: arhitekti/građevinari)
4. Nadopuna pravilnika o redu u luci: cca. 5.000,00 kn  
(izvođači: ravnatelj/stručni suradnici ili drugo ovlašteno poduzeće/ustanova)
5. Zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole: ovisi o veličini područja i lokalnoj samoupravi.<sup>5</sup>

Ukoliko se na navedenom lučkom području žele izvesti određeni dodatni građevinski radovi sanacije ili nadogradnje, potrebno je izvesti i sljedeće aktivnosti:

1. Studiju utjecaja na okoliš: cca. 200.000,00 kn
2. Idejni projekt: cca. 100.000,00 kn
3. Glavni projekt: cca. 200.000,00 kn
4. Građevinska dozvola: ovisi o veličini područja i lokalnoj samoupravi.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> Navedena procjena bazira se prvenstveno na cijenama usluga već provedenih sličnih studija.

<sup>5</sup> Cijene variraju ovisno o složenosti zahvata i veličini područja

<sup>6</sup> Cijene variraju ovisno o složenosti zahvata i veličini područja

2. The procedures of the management and use of the ports must be initiated within the borders defined by Spatial plans which will primarily encompass the defining of zones and purposes of a certain part of the newly classified ports pursuant to the Ordinance on Port Order[9], and then implement the resulting changes;
3. Special attention must be paid to the municipal berths zone, where it is necessary to:
  - Implement the procedures of determining the users of the berths: County Port Authorities must request the current right to use the berths from the existing users. The procedure should be carried out by a public call, that is, through public means of informing. If this public port has so far been managed by a sport or fishing club or a utility company, etc., their berth records should be taken over.
  - Develop a detailed geodetic survey of the port area;
  - Create a bathymetric survey of the port area;
  - Develop a maritime safety study of berths and mooring device;
  - Conclude an agreement on using the berth with the previous user of the berth;
  - Carry out the procedure of charging the annual fee for using the berth and
  - Organize and ensure comprehensive managing of the newly established port and, above all, ensure order in the port, maintaining of the port traffic and safety of sailing, ecological protection of the port area by means of the port security guards.

### 3.3 Estimated costs of the procedures of management and commercial use of the newly classified ports

It is important to stress that the described procedure requires considerable financial expenditures. For example, if we consider a port area of approximately 25,000 m<sup>2</sup> in size, the estimated costs of studies that would have to be made would be:<sup>4</sup>

<sup>4</sup> This projection is primarily based on the costs of similar studies that have been made.

Za davanje određenog lučko područja u koncesiju potrebno je izvršiti:

1. Procjenu vrijednosti koncesije:  
cca. 20.000,00 kn  
(izvođači: ekonomisti/stručni suradnici)
2. Studiju opravdanosti davanja koncesije:  
cca. 20.000,00 kn  
(izvođači: ekonomisti/stručni suradnici)
3. Pripremu dokumentacije za nadmetanje:  
cca. 10.000,00 kn  
(izvođači: ravnatelj/stručni suradnici)
4. Objavu novinama/službenim novinama:  
cca. 8.000,00 kn  
(izvođači: ravnatelj).

Uz sve to treba voditi računa da područje mora biti uvedeno "markicom" u prostorne planove i da su doneseni (ukoliko se to zahtijeva) detaljni planovi uređenja navedenog područja.

### 3.4. Procjena prihoda komercijalnog korištenja novorazvrstanih luka

Procjena prihoda se može izvršiti tek nakon što se provede:

1. Postupak određivanja granica lučkog područja radi određivanja veličine (površine) morskog i kopnenog dijela lučkog područja;
2. Zoniranje luke, radi određivanja broja vezova (trajni, sezonski, tranzitni) i ostalih lučkih sadržaja (koncesioniranje djelatnosti ili koncesioniranje dijela luke radi njenog gospodarskog korištenja).

Dok se navedeni postupak ne provede, procjena prihoda može se izvršiti na temelju usporedbe s lukama sličnih karakteristika (površina lučkog područja, prostorni obuhvat i dr.). Takav način procjene prikazan je u tablici 1.

Da bi se navedena procjena mogla provesti kao ulazne parametre potrebno je imati određene tehničke podatke o postojećim nerazvrstanim lukama, kao što su npr.:

1. Pregledna karta JLS u MJ 1:25000;
2. Izvod iz postojeće prostorno-planske dokumentacije – tekstualni i grafički dio;
3. Ortofoto snimka luke s osnovnim podacima o broju vezova, površini kopnenog i morskog dijela;

1. Detailed geodetic survey map (GSM):  
approx. HRK 50,000.00  
(made by a surveying company)
2. Bathymetric measuring certified by the Croatian Hydrographic Institute (CHI):  
approx. HRK 150-200,000.00 (CHI or another authorized company or institution)
3. Study - the analysis of the infrastructure:  
approx. HRK 15,000.00  
(carried out by architects/builders)
4. Amendment to the Ordinance on Port Order: approx. HRK 5,000.00  
(made by director/associates or other authorized company/institution)
5. Request for the issue of the location permit: depends on the area size and local self-government<sup>5</sup>

If additional rehabilitation and updating work is to be carried out in the states port area, the following activities are necessary:

1. Environmental impact assessment:  
approx. HRK 200,000.00
2. Preliminary project:  
approx. HRK 100,000.00
3. Main project: HRK 200,000.00
4. Building permit: depends on the area size and local self-government<sup>6</sup>

To give a port area in concession it is necessary to have met the following requirements:

1. Valuation of the concession:  
approx. HRK 20,000.00  
(carried out by economists/expert associates)
2. Concession feasibility study:  
approx. HRK 20,000.00  
(carried out by economists/expert associates)
3. Prepared tender documentation:  
approx. HRK 10,000.00  
(by director/expert associates)
4. Press/Official Gazette release  
HRK 8,000.00  
(carried out by the director)

Furthermore, it has to be taken into account that an area must be introduced in spatial plans

<sup>5</sup> Prices vary depending on the complexity of the work required and the size of the area

<sup>6</sup> To give a port area in concession, it is necessary to meet the following requirements:

**Tablica 1.** Procjena prihoda novorazvrstanih luka na temelju usporedbe s već razvrstanim lukama sličnih obilježja**Table 1** Assessment of the revenue of the newly classified ports based on the comparison with similar previously classified ports

| NERAZVRSTANE LUKE NA PODRUČJU<br>PGŽ<br>UNCLASSIFIED PORTS ON THE<br>PRIMORSKO-GORANSKA COUNTY AREA |  |  |   | LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET<br>PORTS OPEN FOR PUBLIC TRAFFIC |              |   |  |   |  |
|---|--|--|---|--|--------------|---|--|---|--|
| Luka<br>Port  | Predviđeni<br>br. vezova<br><i>Estimated<br/>No. of<br/>berths</i> | Površina<br>kopna<br>(m <sup>2</sup> )<br><i>Land area<br/>(m<sup>2</sup>)</i> | Površina<br>mora (m <sup>2</sup> )<br><i>Sea area<br/>(m<sup>2</sup>)</i> | ŽLU*<br>CPA*   | Luka<br>Port | Br.<br>vezova<br><i>No. of<br/>berths</i> | Površina<br>kopna<br>(m <sup>2</sup> )<br><i>Land area<br/>(m<sup>2</sup>)</i> | Površina<br>mora (m <sup>2</sup> )<br><i>Sea area<br/>(m<sup>2</sup>)</i> | Prihodi<br>(u kn)<br><i>Revenue<br/>(in HRK)</i> |
| Lučica<br>Porat   | 160  | 5574   | 22116   | Bakar-<br>Kraljevica   | Črišnjeva    | 149                                       | 5127   | 20022   | ...  |
| Kamporska<br>Draga  | 90   | 3207   | 37529   | Mali Lošinj  | Rovenska     | 84  | 4163   | 42168   | ....   |
| ...   | ...  | ...  | ...   | ...  | ...          | ...                                       | ...  | ...   | ...  |

\* ŽLU – Županijska lučka uprava

\* CPA – County Port Authority

**Izvor:** Autor**Source:** Author

- Katalog luka otvorenih za javni promet s tehničkim značajkama;
- Financijska izvješća županijskih lučkih uprava po pojedinim lukama.

Procjena prihoda novorazvrstanih luka na temelju usporedbe s već razvrstanim lukama sličnih obilježja je metoda čija primjena dolazi u obzir samo prilikom razmišljanja o tome treba li provesti razvrstaj pojedinih novih luka ili ne jer ona daje samo “grubu” procjenu mogućih financijskih efekata koje bi trebale ostvariti navedene luke. Za detaljniju i točniju procjenu prihoda novorazvrstanih luka minimalno bi trebalo:

- pokrenuti postupke utvrđivanja granica lučkog područja;
- odrediti namjenu pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja,
- odrediti način plaćanja veza, uvjete korištenja, te
- odrediti maksimalnu visinu naknade i raspodjele prihoda.

Za očekivati je da određene luke neće imati značajnije prihode, pa posebice ne i značajniju pozitivnu razliku između prihoda i rashoda, ali s obzirom na multiplikativne efekte koje stvaraju morske luke sigurno je da ekonomski efekti (zapošljavanje, dodatne djelatnosti i sl.) na

by a “tag” and that detailed development plans have been made (if required).

### 3.4 Estimated revenue generated by the commercial use of the newly classified ports

The estimation of the revenue can only be made once the following requirements have been met:

- the procedure of defining the port area’s borders to determine the size (surface) of the maritime and terrestrial part of the port area;
- the port zoning to determine the number of berths (permanent, seasonal, transit) and other port facilities (granting concessions for activities or for a part of the port for the purposes of its commercial use).

Until this procedure has been carried out, the assessment of the revenue can be made based on the comparison with similar ports (port area surface, spatial coverage, etc.). Such assessment is shown in Table 1.

In order to implement the assessment, the input parameters must be certain technical information on the existing unclassified ports, such as:

- Overview map of the LSGU in 1:25,000 scale;
- Excerpt from the existing spatial-planning documentation – textual and graphic part;

“matični” grad i regiju neće izostati. Stoga svaka mjera koja vodi ka organiziranijem uređenju lučkog sustava i razvoju gospodarstva, a kao što je i komercijalno korištenje novorazvrstanih morskih luka, trebala bi biti općeprihvaćena i podržana, kako od stručne zajednice tako i od šire javnosti.

#### 4. ZAKLJUČAK

Donošenjem Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske, Primorsko-goranske i Dubrovačko-neretvanske županije, odnosno razvrstajem nerazvrstanih luka u luke otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značenja stvaraju se uvjeti za ulaganja na pomorskom dobru, a posebno u lučku infra i suprastrukturu, a što omogućava brži i uspješniji gospodarski razvitak navedenih županija. Ujedno se na ovaj način osigurava da se pomorsko dobro kao iznimno vrijedan resurs očuva za budućnost i sustavnim mjerama stavi u gospodarsku upotrebu.

Na temelju rezultata analize relevantne zakonske regulative u svezi razvrstaja luka otvorenih za javni promet te tehnološko-tehničkih karakteristika predmetnih luka prije samog pokretanja postupka gospodarskog korištenja preporuča se izraditi analizu (standardnu “check” tablicu) koja od luka i u kojoj mjeri zadovoljava kriterije iz Uredbe (NN 110/04). Razlog tome je mogućnost da neke od luka ne “uđu” u prostorni plan (ako već nisu), čime bi izgubile tehničke uvjete za dobivanje lokacijske dozvole i odluke o osnivanju.

Zaključci rada ukazuju da provedeni razvrstaj luka vodi ka organiziranijem uređenju lučkog sustava, a time ujedno i razvoju gospodarstva.

3. Orthophoto footage of the port with the basic information on the number of berths and the size of the land and sea area;
4. Directory of ports open for public traffic with technical characteristics;
5. Financial reports of the county port authorities on each port.

It is expected that some port will not have a significant income, and especially not a significant positive difference between revenues and expenditures, but considering the multiplier effects that create a sea port, it is certain that the economic effects (employment, extra activities, etc.) on the city and the region will not fail. Therefore, any measure that leads to a more organized arrangement of the port system and economic development, such as the commercial use of newly classified seaports, should be widely accepted and supported, as the professional community and the general public.

#### 4. CONCLUSION

The issue of the Decree on the Classification of Ports Open to Public Traffic within the areas of the Istria, Primorsko-goranska and Dubrovačko-neretvanska counties, that is, the classification of unclassified ports as ports open to public traffic of county and local importance has created the conditions for investment into the demesne, and especially into the port infrastructure and suprastructure, which allows for a faster and more successful economic development of the stated counties. Furthermore, in this way the demesne is preserved for future generations as an extremely valuable resource, while being put too in the commercial use by systematic measures.

Based on the results of the analysis of the relevant legislation on the classification of ports open to public traffic and the technological and technical characteristics of these ports, and before the initiation of the commercial use of the ports, it is recommended that the analysis (standard check table) be made on which a port and to which extent meets the criteria of the Regulation on the Terms Ports Must Abide By (Official Gazette of the Republic of Croatia No. 110/04). The reason for this is the possibility that some ports may be featured in the spatial plan (if they are not already included), only to be established later that they do not have the

technical conditions for a location permit and decision on the establishment.

Conclusions reached in this paper indicate that the commercial use of the newly classified seaports leads to a more organized and efficient arrangement of the port system, and, consequently, to the development of the regional economy.

#### LITERATURA / REFERENCES

- [1] Črnjar, M., *Ekonomika i politika zaštite okoliša: ekologija – ekonomija – menadžment – politika*, Rijeka, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2002.
- [2] Hlača, V., *Pomorsko dobro i koncesije*, Rijeka, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 1995.
- [3] Jugović, A., *Prilog decentralizaciji upravljanja lukama otvorenim za javni promet od županijskog značenja*, *Pomorstvo*, 21 (2007), 1, str. 177-187.
- [4] Kesić, B., A. Jugović, *Analiza poslovanja luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije*, Rijeka, PGŽ, 2005.
- [5] Kesić, B., A. Jugović, *Menadžment pomorskoputničkih luka*, Rijeka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006.
- [6] Kundih, B., *Pomorsko dobro pripada svim ljudima*, *Kraljica mora*, 1(2004), 1, str. 20-22.
- [7] *Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Dubrovačko-neretvanske, Primorsko-goranske županije i Istarske županije*, *Narodne novine*, 32/2011.
- [8] *Odluka o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet*, *Narodne novine*, 31/1996.
- [9] *Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda*, *Narodne novine*, 94/2007.
- [10] *Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH*, *Narodne novine*, 90/2005., 10/2008. i 155/2008.
- [11] *Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma*, *Narodne novine*, 72/2008.
- [12] *Statistički ljetopis Republike Hrvatske*, Zagreb, Državni zavod za statistiku, 2011.
- [13] *Hrvatska u 21. stoljeću*, *Pomorstvo*, Zagreb, 2003.
- [14] *Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru*, *Narodne novine*, 23/2004.
- [15] *Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene*, *Narodne novine*, 110/2004., 82/2007.
- [16] *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*, *Narodne novine*, 158/2003., 141/2006. i 38/2009.
- [17] [www.mmtpr.hr](http://www.mmtpr.hr) (14. 09. 2011.)
- [18] Quinet, E., R. Vickermn, *Principles of transport economics*, Bodmin-Cornwall, MPG Books Ltd, 2004.