

---

Doc. dr. sc. **Goran Vojković**

E-mail: goran.vojkovic@gmail.com

Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

dr. sc. **Neven Grubišić**, dipl. ing.

E-mail: grubisic@pfri.hr

Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51000 Rijeka

**Lea Vojković**, mag. ing. admin. nav.

E-mail: lea.vojkovic@hhi.hr

Pujanke 65, 21000 Split

---

## Ribarske luke u Republici Hrvatskoj – javne ili privatne luke

### SAŽETAK

Ovaj rad se bavi ribarskim lukama Republike Hrvatske koje, prema danas ustaljenoj podjeli, ulaze u luke posebne namjene. U radu se pokazuje kako postojeća i već dugo ustaljena podjela na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene više ne odgovara stupnju i potrebama gospodarskog razvoja Republike Hrvatske, posebno nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju. Izjednačavanje javnog servisa kojeg luka pruža s namjenom luke (opća namjena – luka otvorena za javni promet, specijalizirana namjena – luka nije otvorena za javni promet) ograničava gospodarski razvoj te otežava provođenje temeljnih tržišnih načela Europske unije. Stoga se, koristeći ribarske luke kao primjer, predlaže temeljnu podjelu luka u hrvatskim propisima osuvremeniti. Osnovna kategorizacija luka bi trebala biti podjela na javne luke i privatne luke, ovisno o tomu pružaju li javni servis.

**Cljučne riječi:** ribarske luke, luke otvorene za javni promet, luke posebne namjene, javne luke, privatne luke

### 1. UVOD

Znanstvena literatura o lukama posebne namjene – ribarskim lukama u Hrvatskoj je vrlo štura. Za postojeću zakonsku regulativu može se, također, reći da je vrlo uska i samo osnovna. Prema njoj ribarske luke se ubrajaju u luke posebne namjene. Ribarske luke su se, očigledno, desetljećima razvijale samo uz temeljnu pozitivno-pravnu regulaciju, ali uz velik utjecaj lokalnih prilika i običaja svake luke.

Takvo, pomalo neslužbeno i običajno reguliranje ne mora automatski predstavljati nešto loše – međutim, ne treba zaboraviti da se u nevelikom razdoblju dogodilo nekoliko važnih promjena koje mogu utjecati na razvoj ribarskih luka na hrvatskoj obali.

Republika Hrvatska je postala članica Europske unije 1. srpnja 2013., a time i obveznik provedbe instrumenata zajedničke ribarske politike iz koje se za ovu priliku naglašava: „Pomoć proizvođačima, prerađivačima i distributerima pri dobivanju fer cijena za svoje proizvode te osiguranje da potrošači mogu vjerovati plodovima mora koje konzumiraju“ [5]. Taj cilj se ne može u potpunosti provesti ukoliko se ribarske luke definiraju kao luke u kojima se ne pruža javni servis. „Lučke djelatnosti moraju se obavljati u skladu s pravilima o tržišnom natjecanju i pravilima o temeljnim slobodama zajamčenim UEZ.“ [3, 620].

Novi hrvatski Zakon o koncesijama [18] bitno drugačije, preciznije i transparentnije uređuje pitanja davanja koncesija pa tako i pitanje luka posebne namjene mora biti bitno preciznije regulirano.

Proglašenje Zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa – ZERP-a [13] i moguće proglašenje gospodarskog pojasa bitno povećava opseg ribarenja. Mogućnost da ribarski brodovi koriste *iskrcajno mjesto* koje im je najbliže (a i da iskrcaj usklade s količinom ulova, posebno na modernim ribaricama koje osiguravaju i čuvanje ribe) povećat će konkurentnost hrvatskog ribolova. Ribarski brod može koristiti luku otvorenu za javni promet kao i svaki drugi brod te koristiti usluge takve luke, no bilo bi uputnije da specijalizirana luka za prihvatanje ribarskih brodova pruža javne usluge. S obzirom na tisuće kvadratnih kilometara ZERP-a nad kojima Republika Hrvatska ima suvereno pravo iskorištavanja živih morskih organizama – postojeće paradigme, predviđene za ribolov primarno bliže obali, unutar obalnog mora, potrebno je mijenjati.

U nastavku se analiziraju postojeći upravno-pravni status i model organizacije ribarskih luka s naglaskom na negativne aspekte postojećeg okvira te se daje prijedlog mjera za promjenu statusa ribarskih luka kao luka posebne namjene.

## 2. POSTOJEĆE UPRAVNO-PRAVNO-PRIVREDNO STANJE RIBARSKIH LUKA

Općeniti pravni status luka u Republici Hrvatskoj uređen je Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama [19] (dalje: ZPDML), a prema kojima se luka općenito definira kao „morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi“ (čl. 2. st. 1. t. 1. ZPDML). [2, 25].

Prema namjeni za koju služe luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. (čl. 40. st. 1. ZPDML). Luka otvorena za javni promet jest morska luka koju, pod jednakim uvjetima, može koristiti svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta (čl. 2. st. 1. t. 2. ZPDML). Dakle, u pitanju je tipična definicija luke koja pruža usluge *erga omnes*, svim korisnicima na nediskriminirajućoj osnovi. Drugi tip luka jesu luke posebne namjene. U pitanju je morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka) (čl. 2. st. 1. t. 3. ZPDML) [9, 178].

Zanimljivo je kako zakonodavac tipove luke posebne namjene nije ni u prethodno spomenutom pojmovniku ZPDML-a, niti u čl. 40. gdje ih poimence navodi, propisao kao *numerus clausus*, već dopušta i osnivanje drugih tipova luke posebne namjene. Naime, navodi se kako prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene te luke mogu biti: 1. vojne luke; 2. luke nautičkog turizma; 3. industrijske luke; 4. brodogradilišne luke; te 5. sportske, ribarske i druge luke slične namjene. (čl. 42. st. 2. ZPDML). Prema značenju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene dijele se na: 1. luke od značenja za Republiku Hrvatsku; te 2. luke od županijskog značenja [8, 273].

Može se rezimirati kako ribarske luke u Republici Hrvatskoj predstavljaju luke posebne namjene, a koje mogu biti od značenja za Republiku Hrvatsku i županijskog značenja.

Vlada Republike Hrvatske utvrđuje razvrstaj luka posebne namjene prema značenju za Republiku Hrvatsku (čl. 43. st. 1. ZPDML). Nadalje, kod utvrđivanja mjerila za razvrstaj luka, Vlada Republike Hrvatske uzet će 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. (čl. 43. st. 2. ZPDML).

Spomenimo i kako postoje i drugi propisi koji reguliraju razvrstaj luka posebne

namjene, primjerice Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma [15] kojeg je propisalo ministarstvo turizma.

Lukama otvorenim za javni promet prema odredbama ZPDML-a upravljaju lučke uprave kao posebne javne ustanove. Republika Hrvatska je osnivač lučkih uprava koje upravljaju lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, županija je osnivač lučkih uprava koje upravljaju lukama od županijskog i lokalnog značenja.

Međutim, upravljanje, gradnja i korištenje luka putem sustava lučkih uprava odnosi se samo na luke otvorene za javni promet dok je rješenje kod luka posebne namjene bitno jednostavnije.

ZPDML izričito propisuje u čl. 81. st. 4.: „Ovlaštenik koncesije za luku posebne namjene dužan je koristiti luku sukladno odluci o koncesiji i sklopljenom ugovoru o koncesiji i održavati luku prema njezinoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj.“ [9, 179]

Luke posebne namjene, osim luka za vojne namjene za koje postoje posebna pravila, osnivaju se odlukom o davanju koncesije (ZPDML, čl. 80. st. 3.). Koncesiju za luku posebne namjene daje: 1. za luke od županijskog značenja županijsko poglavarstvo na rok do 20 godina, 2. za luke od značenja za Republiku Hrvatsku Vlada Republike Hrvatske na rok do 50 godina te 3. za luke od značenja za Republiku Hrvatsku Vlada Republike Hrvatske na rok duži od 50 godina, uz suglasnost Hrvatskoga sabora (ZPDML, čl. 80. st. 4.). Ovdje treba napomenuti da županijsko poglavarstvo u ustroju hrvatske lokalne samouprave više ne postoji tako da te koncesije, u pravilu, daje županijska skupština, makar i tu mogu postojati dvojbe.

Donošenje odluke o davanju koncesije za luke posebne namjene mora biti utemeljeno na prostornim planovima (ZPDML, čl. 80. st. 7.).

Iz navedenoga proizlaze dvije kategorizacije luka. Jedna je kategorizacija luka po značenju (od županijskog značenja i značenja za Republiku Hrvatsku). Druga (za potrebe ovog rada bitno važnija) kategorizacija je na:

- luke otvorene za javni promet kojima upravlja nadležna lučka uprava,
- luke posebne namjene kojima upravlja koncesionar.

Podjela luka na *luke otvorene za javni promet* i *luke posebne namjene* nije vezana samo za pitanje upravljanja. Štoviše može se reći da je pitanje pravne osobe zadužene za upravljanje lukom čak i manje važno u odnosu na posebnu obvezu koju imaju luke otvorene za javni promet. Prema izričitoj odredbi ZPDML-a luka otvorena za javni promet jest morska luka koju, pod jednakim uvjetima, može koristiti svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta. To je luka koja, drugim riječima, *pruža javni servis*.

U pitanju je klasična odredba koja gotovo svugdje u svijetu definira luke otvorene za javni promet. U njih mogu (osim u vrlo rijetkim iznimnim situacijama tipa rata ili blokade) slobodno uplovljavati brodovi svih država, neobalnih i obalnih te pod jednakim uvjetima koristiti luku. Najjednostavnije rečeno, u takvoj luci ne smije postojati prednost u pružanju lučkih djelatnosti određenoj kompaniji, brodaru ili brodu.

U lukama posebne namjene, dakle i ribarskim lukama, javni servis se ne pruža. Takva luka je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba. Tipičan primjer bi bila zadruga više ribara, koja je dobila koncesiju na dio morske obale i tamo upravlja ribarskom lukom za potrebe svojih članova. Tu se brodovi privezuju, zimuju, održavaju, obavljaju se čak i veći radovi na njima, a služi i usluzi opskrbe brodova te iskrcaju ulova.

S obzirom da iskrcaj ribe i drugog morskog ulova traži odgovarajuće prostorne, higijenske pa i tehnološke uvjete (pristup vozilima) te ga je potrebno nadgledati iz više razloga (sigurnosni, zdravstveni, porezni) od više službi i upravnih tijela (primjerice

ministarstvo nadležno za pomorstvo nadzire sigurnost luke, ali izdavanje računa za prodanu ribu u nadležnosti je ministarstva financija), mjesta iskrcaja su ograničena i definirana su podzakonskim propisima.

Tako Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama [16] (dalje: Pravilnik o uvjetima) uvodi poseban pravni pojam – *iskrcajno mjesto*. U čl. 3. st. 1. navedenoga Pravilnika o uvjetima se navodi: „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 (u daljnjem tekstu: iskrcajna mjesta).“ Nadalje, st. 2. istog članka uvodi i posebnu kategoriju – *iskrcajno mjesto za mala plovila*: „Ribari koji obavljaju ribolov plovilom ispod 15 metara duljine preko svega smiju ulov iskrcati na iskrcajnim mjestima iz stavka 1. ovoga članka, kao i na iskrcajnim mjestima posebno namijenjenim za mala plovila.“

Samo iznimno od gore navedenih odredbi, radi plovidbenih ili sigurnosnih razloga (kvar 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 (čl. 3. st. 4. Pravilnika o uvjetima). Također, iznimno, radi očuvanja kvalitete ulova, iskrcaj se može obaviti izvan iskrcajnog mjesta, na mjestu koje odredi ribarski inspektor (čl. 3. st. 6. Pravilnika o uvjetima).

Zanimljivo je kako isti Pravilnik o uvjetima navodi i gdje mogu biti iskrcajna mjesta. Čl. 4. st. 1. Pravilnika o uvjetima navodi kako iskrcajna mjesta mogu biti samo mjesta određena unutar luka, u skladu s prostornim planovima županija.

U čl. 4. st. 2. navodi se kako su uvjeti kojima moraju udovoljavati iskrcajna mjesta unutar pojedinog lučkog područja namijenjenog za iskrcaj:

- nesmetan prilaz teretnim vozilima s kopnene strane, odnosno ribarskim plovilima s mora te
- neometan rad osoba koje sudjeluju neposredno u poslovima iskrcaja, nadležnih inspektora i drugih ovlaštenih osoba za vrijeme iskrcaja.

Nadalje, (čl. 4. st. 3. Pravilnika o uvjetima) navodi kako iznimno od prethodno navedenog, iskrcajna mjesta mogu biti luke namijenjene za iskrcaj ribe unutar objekata odobrenih za preradu i/ili skladištenje ribe.

Pravilnik o uvjetima, kako je vidljivo, ne definira vrstu luke u kojoj se nalazi iskrcajno mjesto. Ovdje treba navesti kako je temeljem ovlasti Pravilnika o uvjetima ministar nadležan za područje ribarstva donio Odluku o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru [12]. Tih mjesta je trenutno za ribarska plovila duža od 15 metara 107, a za ribarska plovila duljine ispod 15 metara 139.

### 3. NEGATIVNE POSLJEDICE POSTOJEĆEG PRAVNOG OKVIRA U DANAŠNJEM VREMENU

Ribarske luke su, kako je ranije rečeno, luke posebne namjene i one ne pružaju javni servis. Prema tomu, one *de iure* nemaju obvezu primiti ribarske brodove koji nisu u nekom pravnom odnosu s koncesionarom (npr. zadruga koja je koncesionar ribarske luke). To znači da svaki ribarski brod mora s ulovom doći na iskrcajno mjesto u „svoju“ luku, tj. luku gdje ima ugovorni odnos s koncesionarom. Druga ribarska luka ga jednostavno ne mora primiti. Takvo rješenje ograničava kretanje ribarskog broda jer se uvijek mora računati da brod bude blizu mjesta za iskrcaj.

To ne predstavlja problem kada se radi o u nas čestom ribolovu koji se ostvaruje unutar ciklusa od 24 sata – ribarski brod isplovljava tijekom dana, popodne i noću lovi, a zorom je već na mjestu iskrcaja koje mu je ujedno i matična luka. Međutim, ako se želi razvijati suvremena ribarska industrija koja uključuje i višednevni boravak ribarskih brodova na

moru, brodovima bi se trebalo omogućiti da ulov iskrcaju u najbližem iskrcajnom mjestu. Također, različite vrste ulova različito podnose uskladištenje pa se može dogoditi da ribarski brod općenito opremljen za višednevna ribarenja ipak mora što prije prodati dio ulova.

Pitanje slobodnog iskrcaja u najbližoj luci se dodatno aktualizira ako se uzme u obzir iskorištavanje morskih bogatstava Zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa – ZERP-a, u budućnosti moguće i punog gospodarskog pojasa, za kojega konzultanti Europske unije predlažu proglašenje i za mediteranske članice u studiji *Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea* [10]. Bitno veća morska bogatstva, udaljena od obale, izvan granica teritorijalnog mora, tražit će i nove postupke i nove modele ribarenja, pri čemu treba dodatno uzeti u obzir da su cijene dizelskog goriva, dugoročno gledano, sve veće i da pitanje optimiziranja plana plovidbe ribarskog broda postaje sve važnije.

Ukoliko ribarski brod želi iskrcati ribu u najbližem mjestu, utoliko mora biti siguran da će ga ta luka primiti i omogućiti mu da na nediskriminirajućoj osnovi koristi lučke kapacitete, ne samo prekrcajne, već i skladišne (javno skladište s hladnjačom za ribu). Takva luka, u koju ribarski brod može slobodno pristati i na nediskriminirajućoj osnovi koristiti njene kapacitete, po definiciji jest isključivo luka otvorena za javni promet, a ne luka posebne namjene.

Dodatno, ukoliko ikada ponovno na hrvatskoj obali prorade veletržnice ribe („Riječka veletržnica je u likvidaciji, ona u Tribunju nije proradila, a u porečkoj se samo skladišti ulov koji se potom prodaje kupcima u Italiji. Projekt gradnje ribljih burza bio je očito potpuni promašaj.“ [11]), njihovo funkcioniranje se može vezati isključivo uz korištenje luke otvorene za javni promet jer se u suprotnom slučaju krše osnovna načela tržišnog natjecanja. Dijelu brodova ne bi bio omogućen slobodan pristup burzi ribe.

Izuzetak od navedenoga je dio iskrcajnih mjesta iz čl. 4. st. 3. Pravilnika o uvjetima koja mogu biti luke namijenjene za iskrcaj ribe unutar objekata odobrenih za preradu i/ili skladištenje ribe. Kada se govori o objektima za preradu ribe, tu pristaju samo ribarski brodovi koji imaju ugovorni odnos s, primjerice, tvornicom sardina i tu se, dakle, ne pruža javni servis. To je tipična industrijska luka, tj. luka koja služi za potrebe riblje prerađivačke industrije. Ona se otvara kako bi se uz minimalne troškove, bez potrebe prijevoza od nekog drugog udaljenog iskrcajnog mjesta, riba dopremila do pogona za čuvanje i preradu. Činjenica da je to industrijska luka po svojoj funkciji, namijenjena privatnim potrebama industrijskog subjekta, dodatno dokazuje neodrživost postojeće regulacije prema kojoj je namjena ribarskih luka prvenstveno utvrđena vrstom brodova koji takvu luku koriste.

Slično je i kod objekata za skladištenje ribe koji nemaju funkciju javnog skladišta, međutim, sasvim je drugačija situacija kada se govori o objektu za skladištenje ribe koji ima funkciju javnog skladišta. Javno skladište pruža usluge svima i jednostavno se ne može nalaziti u luci posebne namjene jer uporaba takve luke (pa čak ni pristup s kopnene strane) ovisi o volji koncesionara, s obzirom da takva luka nema obvezu pružanja javnog servisa.

Republika Hrvatska, kao članica Europske unije, treba poštovati i temeljna tržišna načela Ugovora o funkcioniranju Europske unije [17], kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije, načelo uzajamnog priznavanja, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti.

„Hrvatske luke moraju biti u stanju primijeniti propise iz Ugovora o EU (EU Treaty) koji reguliraju temeljne slobode i konkurenciju, vodeći računa o svim specifičnostima i posebnostima (prostorna ograničenja, problemi u vezi zaštite okoliša, sigurnosti itd.) luka. Okvirna načela te vrste su potrebna inače će luke uvijek, kada bude potrebno, garantirati fer konkurenciju ili slobodan pristup, morati primjenjivati opće propise iz Ugovora.“ [7, 223-224]

To s lukama posebne namjene, bez obveze javnog servisa, nije moguće. Mogu se u praksi dogoditi i slučajevi da ribarice druge države članice žele iskrcati ribu u hrvatskoj luci što im nikako ne treba ograničavati jer gospodarski to može predstavljati samo prednost.

Štoviše, može se dogoditi i da ribarica države nečlanice Europske unije koja je ribarila izvan granica suvereniteta i područja na kojemu suverena prava imaju članice Unije, želi u hrvatskoj luci iskrcati ribu i druge morske organizme što je još dodatno povoljno za Hrvatsku jer će se u Hrvatskoj, u pravilu, odraditi i carinjenje te ribe i drugih morskih organizama. Makar se tehnički cariniti može bilo gdje u Uniji, to je obično najlakše napraviti u mjestu gdje se teret fizički nalazi, a država članica zadržava 25% prihoda od carina koje je naplatila. To u budućnosti mogu biti i značajna sredstva. Zašto Hrvatska upravo radi svog položaja ne bi postala glavni logistički centar za brodove koji love ribu na područjima Mediterana koja su pravno otvoreno more?

Sve što je navedeno upućuje da je koncepcija ribarske luke, kao luke posebne namjene koja ne pruža javni servis, zastarjela i ne može donijeti gospodarske koristi u narednom razdoblju.

#### 4. PRIJEDLOG RAZVRSTAVANJA RIBARSKIH LUKA

Temeljna podjela hrvatskih luka na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene u biti je zastarjela i plod je vremena u kojemu su vladali jednostavniji i ograničeniji gospodarski, koncesijski i tehnološki uvjeti. Iz same definicije luke posebne namjene proizlazi da je takva luka isključena iz opće namjene i služi posebnim potrebama trgovačkog društva – koncesionara. Njeno osnovno obilježje je, stoga, korištenje za osobne potrebe trgovačkog društva ili druge pravne ili fizičke osobe bez obzira na funkciju luke i vrstu brodova koji u nju pristaju. Stoga bi bilo uputnije klasificirati luke na:

- a) luke otvorene za javni promet i
- b) luke za osobne potrebe, odnosno privatne luke.

Takva podjela ima svoju analogiju u općoj klasifikaciji prijevoznih i transportnih usluga na javne usluge (javni prijevoz) i usluge za osobne potrebe privatnog poduzetnika (prijevoz za osobne potrebe), bez obzira na način transporta.

Luke su dinamički sustav koje se trebaju prilagođavati potrebama društva, nacionalnog gospodarstva i tržišta. Promjene se očituju u promjenama funkcije koju luka ima u odnosu na onu koju treba imati. Postavlja se pitanje koja je funkcija ribarskih luka?

Prema znanstvenoj teoriji postoje tri osnovne funkcije luke: prometna, trgovačka i industrijska. [4, 37] Prometnom funkcijom osiguravaju se prihvati plovila, osoba i stvari s plovila, prekrcaj robe te povezanost s elementima kopnenog prometnog sustava. Trgovačka funkcija obuhvaća skladištenje robe i druge usluge s dodanom vrijednosti na robu koja povećava njenu tržišnu vrijednost. U sklopu trgovačke funkcije Dundović i Kesić [4, 38] posebno ističu kupoprodaju robe u luci. Industrijska funkcija luke razvila se iz prethodne dvije i objedinjuje prometne, trgovačke i industrijske djelatnosti na potpunom lučkom području. Industrijsku funkciju treba razlikovati od industrijske luke koja nema trgovačku funkciju. U industrijskoj luci teret, tj. roba predstavlja sirovinu za daljnju obradu ili služi za izvoz proizvedenih poluproizvoda ili gotovih proizvoda iste industrije. Njeno postojanje je vezano isključivo uz proizvodni proces i osobnu uporabu za potrebe industrije.

Funkciju ribarske luke određuje njezina svrha. Ona može biti različita, ovisno o konkretnom slučaju. Dundović i Kesić navode: „ribarske luke mogu služiti za potrebe smještaja ribarskih brodova, prihvata tereta, skladištenje u hladnjačama, sortiranje ribe, popravak brodova, a često i za smještaj industrijskih pogona za preradu ribe“. [4, 31] Iz ovoga jasno proizlazi da ribarske luke mogu imati prometnu, trgovačku ili industrijsku funkciju.

U manjim mjestima ribarska luka može imati samo prometnu funkciju. U takvim

lukama (lučice, pristaništa) dovoljno je osigurati vez ribarskim brodovima, osnovne lučke usluge poput opskrbe te osnovnu lučku infrastrukturu kao što je to slučaj u bilo kojoj drugoj javnoj luci te veličine.

Veće ribarske luke trebale bi, pored prometne funkcije, imati i trgovačku funkciju. U tim lukama trebao bi biti osiguran prihvata i skladištenje robe, a prema potrebi i druge usluge s dodanom vrijednošću kao što su sortiranje i pakiranje ribe. Te luke, također, trebaju biti javne luke u koje mogu slobodno uplovjavati ribarski brodovi bez obzira na nacionalnu pripadnost ili pripadnost određenoj organizacijskoj grupi, udruženju i sl.

Konačno, ukoliko postoji potreba da pojedine tvornice za preradu ribe imaju vlastite prihvatne kapacitete, mogu postojati ribarske luke za osobne potrebe proizvođača. U tom slučaju radi se o industrijskoj luci, izvan opće, tj. javne uporabe i kao takva treba biti razvrstana.

Na temelju ovakve analize proizlazi da pitanje namjene treba odvojiti od pitanja pružanja javnog servisa. Ni sada svaka luka otvorena za javni promet ne pruža sve moguće lučke usluge. Pružanje opsega usluga treba ovisiti o potrebama (npr. ne mora svaka luka primati trajekte ili kruzere), ali i gospodarskim planovima koji često ne uzimaju u obzir specifičnosti pojedinih luka i srodnost djelatnosti.

„Prostorni planovi općina i gradova često nemaju jasno određene namjene prostora (turističku, industrijsku, eksploatacijska polja, rekreacione zone i sl.) ili nisu dovoljno analizirani međusobni utjecaji različitih namjena prostora (primjerice smanjenje tržišne vrijednosti zbog buke ili blizine izvora onečišćenja, ili smještaj prirodne plaže u neposrednoj blizini naselja).“ [6, 525]

Naravno, sve prethodno ne isključuje postojanje luka koje ne pružaju javni servis, a to su luke u kojima koncesionar određuje tko ih i po kojim prioritetima mora koristiti, a sve u skladu s prostornim planovima.

U zapadnim državama postoji temeljna podjela na:

- public ports (javne luke) – luke koje pružaju javni servis,
- private ports (privatne luke) – luke koje ne pružaju javni servis.

Unutar takve podjele omogućava se da javne luke imaju i određenu specijalizaciju – među ostalim i dijelom (pa zašto ne i u cjelini ako je to gospodarski opravdano) kao ribarske luke. Pri tomu pojam „javna luka“ ne znači da se ona mora otvarati isključivo javnim sredstvima – to mogu biti i primjerice različiti modeli javno privatnog-partnerstva [14, 114].

Ukoliko neka ribarska zadruga želi luku samo za svoje članove, u tom slučaju se osniva privatna luka. Privatne bi luke, u pravilu, bile i neke druge luke posebne namjene po sadašnjim propisima – tipičan primjer privatne luke je brodogradilišna luka. Koncesionar u takvoj luci odlučuje o načinu korištenja unutar dopuštene djelatnosti, ovisno o njegovim potrebama.

## 5. ZAKLJUČAK

Dugo godina „samorazumljiva“ podjela luka na one otvorene za javni promet i one posebne namjene više ne ispunjava svoju svrhu što se vidi i na ovdje opisanom primjeru ribarskih luka. Njihov dosadašnji razvoj temeljio se na manjem broju pravnih pravila i većem opsegu običajnog postupanja u svakoj luci. To je funkcioniralo u doba ograničenog tržišta i relativno kratkih ribolovnih ruta, no jednostavno nije više primjereno sadašnjem stanju: strogoj regulaciji koncesija, slobodi tržišnog natjecanja te povećanom ribolovnom području (površina ZERP-a je 23.870 km<sup>2</sup>). Osim toga, razvoj luka, napokon, valja povezati s ukupnim razvojem gospodarstva. Ribarske luke, kao uostalom i druge luke, jednostavno se ne mogu razvijati kao odvojeni „otoci“ jer to neće dovesti do odgovarajućih rezultata. „Problemi luka često se razmatraju izdvojeno kao samostalni gospodarski i

prometni subjekti, zaboravljajući pritom da je lučki sustav dio nacionalnog gospodarstva i ukupnih nacionalnih i međunarodnih prometnih i logističkih lanaca s izrazito visokim ekonomskim multiplicirajućim učincima. [1, 682]“

Primjer ribarskih luka ponajbolje pokazuje zastarjelost postojeće i uvriježene podjele na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene te potrebu promjene paradigme i prilagodbe onomu što je danas postojeće i uobičajeno u Europskoj uniji i svijetu uopće. Globalna ekonomija niti jednu gospodarsku granu pa ni ribarstvo (ribarstvo u Europskoj uniji poglavito) ne ostavljaju izoliranim otokom, već traže kvalitetne i učinkovite prilagodbe.

Suvremena podjela, koja bi razlikovala luke koje pružaju javni servis (javne luke) i luke koje ne pružaju javni servis (privatne luke) stoga bi bila prumjerena sadašnjem vremenu. To je put kojim hrvatsko zakonodavstvo treba ići.

## LITERATURA

- 1 Batur T., 2010., „Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 47 (3), 677-692.
- 2 Bolanča, D., 2004., „Osnovne značajke Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003. godine“, *Poredbeno pomorsko pravo*, 43 (158), 11-42
- 3 Bulum B., 2008., „Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (1-2), 617-660.
- 4 Dundović, Č. & Kesić, B., 2001. *Tehnologija i organizacija luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.
- 5 EnterEurope, *Ribarstvo i pomorska pitanja*, pristupljeno 22. rujna 2013., <http://www.entereurope.hr>
- 6 Hlača V., Nakić J., 2010., „Zaštita pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj“, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 49 (164), 493 – 529.
- 7 Hlača, B., 2007., „Politika europske unije i morske luke“, *Pomorstvo*, 21 (1), 221-232.
- 8 Jugović, A., 2011., „Potreba i svrsishodnost komercijalnog korištenja novorazvrstanih morskih luka“, *Pomorstvo, Scientific Journal of Maritime Research*, 25 (2), 271-286
- 9 Kovačić, M., 2002., „Specifičnost razvoja luka posebne namjene u Primorsko-goranskoj županiji“, *Pomorski zbornik* 40 (1), 177-204.
- 10 MRAG Ltd., 2012., *Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea*, dostupno na: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/>
- 11 Novi list, *Riblje burze propadaju bez kupaca i ribara*, pristupljeno 22. rujna 2013., <http://www.novilist.hr/Vijesti/>
- 12 *Odluka o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru*, Narodne novine, br. 64/09 i 66/09.
- 13 *Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru*, Narodne novine, br. 157/03, 77/04 i 130/06.
- 14 Perić Hadžić, A., 2012., „Javno-privatno partnerstvo u hrvatskim morskim lukama“, *Pomorstvo, Scientific Journal of Maritime Research*, Rijeka, 26 (1), 113-137.
- 15 *Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*, Narodne novine, br. 72/08.
- 16 *Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama*, Narodne novine, br. 154/08.
- 17 *Ugovor o funkcioniranju Europske unije*, pročišćeni tekst, hrvatski prijevod, pristupljeno 22. rujna 2013., dostupno na: <http://www.mvpep.hr/custompages/>



static/hrv/files/pregovori/

18 *Zakon o koncesijama*, Narodne novine, br. 143/12.

19 *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*, Narodne novine, br. broj 158/03, 141/06, 38/09 i 123/11 – OIRUSRH.

## Fishing Ports in Croatia - Public or Private Ports

### SUMMARY

This paper deals with fishing ports in the Republic of Croatia, which are usually categorized as ports of special assignment. The paper shows that the actual, long established division of ports into those open to public transportation and ports of special assignment does not suit the level and the requirements of economic development of the Republic of Croatia any more; particularly after Croatia's integration to the European Union. By bringing the public service offered by a port into the same line with its assignment (general assignment - port open for public transportation; special assignment - port not open for public transportation), port's economical development becomes limited and the implementation of basic market principles of the European Union difficult. Using fishing ports as an example, the paper suggests modernization of the basic port division within the Croatian legal frame. Basically, port categorization should differentiate between public and private ports, in dependence on the service they provide.

**Key words:** fishing ports, ports open for public transportation, ports of special assignment, public ports, private ports