

Dr. sc. Ante Vuković, znanstveni suradnik¹
Mr. sc. Željko Mišić, viši savjetnik²

ZAŠTO TREBA MIJENJATI PRAVILNIK O RAZVRSTAVANJU I KATEGORIZACIJI LUKA NAUTIČKOG TURIZMA (2008.)

*UDK: 338.48 (497.5)
DOI: 10.31141/zrpf.2019.56.133.609
Pregledni znanstveni rad
Primljeno: 1. 05. 2019.*

Nautički turizam gospodarska je djelatnost u stalnom razvoju, a njegova je osnovna funkcija plovidba morem i rasonoda. Pritom rasonoda uključuje odmor, rekreaciju i krstarenja. Turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju se također i u lukama nautičkog turizma.

Luka nautičkog turizma jest poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje. Prema važećem Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 2008., luke nautičkog turizma u Hrvatskoj jesu: 1) sidrište, 2) odlagalište plovnih objekata, 3) suha marina i 4) marina. Na ovaj Pravilnik nastavlja se Zakon o pružanju usluga u turizmu u dijelu koji se odnosi na turističke usluge u nautičkom turizmu, a na snazi je od 1. siječnja 2018.

Klasifikacija i kategorizacija luka nautičkog turizma vrlo je važna. Ona predstavlja nužan uvjet za razvoj ovih luka jer se s njom određuje, prvo, djelatnost ili djelatnosti u pojedinim lukama, drugo, način upravljanja tim lukama, te treće, odgovornost luka za štete korisnicima i drugim osobama koje mogu nastupiti iz djelatnosti i načina upravljanja lukom.

U ovom radu autori analiziraju klasifikaciju i kategorizaciju luka nautičkog turizma. Istraživanje je obuhvatilo Hrvatsku te vodeće države Mediterana u nautičkoj industriji, a to su Italija, Španjolska i Francuska. U komparativnim pravima postoje razlike u odnosu na hrvatsku pravnu regulativu. Na temelju takvnih spoznaja, autori predlažu de lege ferenda rješenja za novu klasifikaciju i kategorizaciju luka nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Ključne riječi: *luka nautičkog turizma, suha marina, odlagalište plovnih objekata, nautički turizam, turističke usluge*

1. UVOD

Za svaku državu koja ima more, pomorsko je dobro prirodno bogatstvo. Za Republiku Hrvatsku ono ima izuzetno značenje zbog nekoliko razloga. Prvi razlog svakako je prostorna veličina koju pomorsko dobro obuhvaća. Radi se o

¹ Dr. sc. Ante Vuković, znanstveni suradnik, Split, Račkoga 7, antevukovic17@net.hr

² Mr. sc. Željko Mišić, viši savjetnik, Split, Hektorovićeve 38, zeljko.misic@dalmacija.hr

trećini državnog teritorija što rijetko koja druga država svijeta ima. Drugi razlog su gospodarske aktivnosti koje se na njemu obavljaju. Među djelatnostima na pomorskom dobru ističe se nautički turizam. Prema Priopćenju Državnog zavoda za statistiku za 2018. godinu, u Republici Hrvatskoj u 2017. bilo je 140 luka nautičkog turizma i to 70 marina (od toga 13 suhih marina) i 70 ostalih luka nautičkog turizma (među njima nema odlagališta plovni objekata) s ukupno 17.067 vezova. Među ostalim lukama nautičkog turizma su sidrišta (61), privezišta (6), te nerazvrstane luke nautičkog turizma (3). Odlagalište plovni objekata, kao jedna od vrsta nautičkog turizma, ne navodi se.³

Marine i sidrišta nesporno su luke nautičkog turizma te su u izravnoj funkciji razvoja nautičkog turizma. No, ostaje otvoreno pitanje treba li suhu marinu te posebno odlagalište plovni objekata u kojem se ne pružaju turističke usluge, svrstavati u red luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Naime, između marine i sidrišta s jedne, te suhe marine i odlagališta plovni objekata s druge strane, postoje ozbiljne razlike. Najuočljivija razlika sastoji se u tome što je marina u neposrednoj prirodnoj i funkcionalnoj vezi s morem, a sidrište u naravi predstavlja morsku površinu. Suha marina i odlagalište planiraju se dokumentima prostornog uređenja i na zemljištu u vlasničkopravnom režimu, dok se marine i sidrišta planiraju samo na pomorskom dobru, odnosno na lučkom području.

Cilj ovog članka jest analizirati klasifikaciju i kategorizaciju luka nautičkog turizma u Hrvatskoj, te s tim u svezi istražiti zakonodavna rješenja Italije, Španjolske i Francuske. Spomenuta komparativna pravna regulativa mogla bi, pa i trebala bi, biti model za nadogradnju, a možda i za promjenu postojećeg hrvatskog pravnog uređenja tog pitanja. Je li Hrvatska jedina država na Mediteranu koja u svom pravnom sustavu ima suhe marine i odlagalište plovni objekata kao posebne vrste luka nautičkog turizma?

Struktura rada sastoji se od nekoliko međusobno povezanih poglavlja. Nakon uvoda, slijedi analiza turističkih usluga u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Treće poglavlje tiče se aktualnog Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma koji je, umjesto ministra pomorstva, donio ministar turizma u 2008. godini. U četvrtom poglavlju daje se pregled propisa za razvrstavanje i kategorizaciju luka nautičkog turizma u Italiji, Španjolskoj i Francuskoj. Peto je poglavlje zaključak kao esencija istraživanja.

³ Državni zavod za statistiku, Priopćenje, br. 4.3.4., 28. ožujka 2018., Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2017. (u nastavku Priopćenje). Dostupno na:

https://mint.gov.hr/UserDocsImages//AA_2018_c-dokumenti//180327dzs_nauticki.pdf

2. TURISTIČKE USLUGE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA

Nautički turizam jedna je od novijih turističkih djelatnosti i njegov je razvoj u stalnom rastu.⁴ Osnovna funkcija mu je plovidba i rasonoda, a tako proizlazi i iz Zakona o pružanju usluga u turizmu.⁵ Prema čl. 84. ZPUT-a, nautički je turizam plovidba i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodica ili brod) za osobnu ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenima za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja. Ovaj Zakon propisuje i vrste turističkih usluga u nautičkom turizmu te prostore gdje se pružaju usluge u nautičkom turizmu. Turističke usluge u nautičkom turizmu jesu:

1. usluge korištenja veza, prihvata i smještaja plovnih objekata s turistima - nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima,
2. usluge chartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara,
3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma,
4. prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu,
5. uređenje i pripremanje plovnih objekata,
6. druge usluge za potrebe turista i dr.⁶

Turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju se: 1) u lukama nautičkog turizma: a) u marini, b) u nautičkom sidrištu, c) u suhoj marini, d) odlagalištu plovila⁷; 2) u nautičkom dijelu luka otvorenima za javni promet te 3) na plovnim objektima nautičkog turizma. Marine, sidrišta, suhe marine i odlagališta plovnih objekata te plovni objekti nautičkog turizma razvrstavaju se u vrste, a vrsta marina se i kategorizira. Objekti moraju ispunjavati minimalne uvjete za pojedinu vrstu, a marine uvjete za vrstu i kategoriju.⁸

Iz definicije nautičkog turizma proizlazi da su njegove sastavnice plovidba i plovni objekti. Temeljni propis za pitanja pomorske plovidbe i plovnih objekata

⁴ Perko, N., *Valorizacija utjecaja prometa nautičkih plovila na kapacitet morskih luka*, doktorska disertacija, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, 2017., str. 3. Dostupno na: file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/perko_nina_fpz_2017_diser_sveuc.pdf.

⁵ Narodne novine br. 130/17 (u nastavku ZPUT).

⁶ Čl. 85. ZPUT-a.

⁷ U čl. 5. t. 3. PZ-a, plovni objekt jest i brod. U čl. 2. t. 1. Pravilnika o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, plovilo jest „plovni objekt koji je Pomorskim zakonikom definiran kao brodica ili jahta te se koristi za charter djelatnosti“ (Narodne novine br. 42/17). Institut plovila iz ovog Pravilnika nepotpuno je određen jer se na brodu pružaju turističke usluge krstarenja.

⁸ Čl. 86. ZPUT-a.

jest Pomorski zakonik.⁹ Nautički turizam može uključivati i boravak u lukama nautičkog turizma i u nautičkom dijelu luka otvorenima za javni promet, za što je bitan Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.¹⁰

Luka nautičkog turizma jest luka posebne namjene.¹¹ Služi za prihvat i smještaj plovila, te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu.¹² Pravni temelj za gospodarsko korištenje morskih luka jest koncesija.¹³ Uređena je kroz više članaka ZPDML-a i kroz Zakon o koncesijama.¹⁴ Ovlaštenik koncesije (fizička ili pravna osoba) upravlja lukom nautičkog turizma, odgovoran je za održavanje reda u luci, posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu. Ovlaštenik koncesije može u suhim marinama i marinama samostalno obavljati i usluge u funkciji turističke potrošnje (npr. ugostiteljske usluge), a može ih, uz suglasnost davatelja koncesije, dati u podkoncesiju.¹⁵

3. PRAVILNIK O RAZVRSTAVANJU I KATEGORIZACIJI LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Nautički je turizam gospodarska djelatnost u stalnom razvoju. Njegov intenzivan rast u Republici Hrvatskoj započeo je krajem 80-tih godina 20. stoljeća kroz sustav ACI marina. Rast je uvjetovao i značajno povećanje obujma posla u lukama nautičkog turizma te povećanje vezova i broja plovila na vezu. Danas veće hrvatske

⁹ Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015 (u nastavku PZ). Njime se utvrđuju morski i podmorski prostori Republike Hrvatske i pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i na teritorijalnom moru Republike Hrvatske, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovni materijalopravni odnosi u pogledu plovnih objekata, ugovorni i drugi obvezni odnosi u vezi s brodovima, upisima plovnih objekata, ograničenjem brodarve odgovornosti, ovrhom i osiguranjem na brodovima (čl. 1. st. 1. PZ-a).

¹⁰ Narodne novine br. 158/2003, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016 (u nastavku ZPDML). Ovaj Zakon određuje, između ostaloga, da je veza između mora s jedne te kopna s druge strane neposredna, a može biti: a) prirodna te b) tzv. funkcionalna veza koja omogućava proširenje granica pomorskog dobra izvan granice od minimalnih 6 metara od crte srednjih viših visokih voda koju utvrđuje Hrvatski hidrografski institut.

¹¹ Čl. 2. st. 1. točka 3. ZPDML-a. U pravnoj literaturi ističe se da je pojam luke posebne namjene zastario te da je primjerenije te vrste luka nazivati privatnim lukama (lukama koje ne pružaju javni servis). Više vidi: Vojković, G., Grubišić, N., Vojković, L., „Ribarske luke u Republici Hrvatskoj – javne ili privatne luke“, *Pomorski zbornik* 47-48 (2013.), 205-213.

¹² Čl. 10. st. 1. točka 2. Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/04, 82/07 (u nastavku Uredba o razvrstaju luka).

¹³ D. Bolanča, *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Split, 2003., str. 254.

¹⁴ Narodne novine, br. 67/2017.

¹⁵ Primjerice, koncepcija razvoja tvrtke ACI d.d. iz Opatije temelji se na pružanju usluge veza i čuvanju plovila. Sve ostale popratne djelatnosti, kao što su ugostiteljstvo, servisi i trgovine, ova tvrtka povjerava na obavljanje drugim fizičkim i pravnim osobama. Vidi Katalog ACI No. 1, 2018. Br. 1. God. 1., str. 46.

luke nautičkog turizma primaju oko 500 plovila na vez, a one najveće do 1000 plovila.¹⁶

Obujam poslova u lukama nautičkog turizma zahtijevao je i odgovarajući razvrstaj i kategorizaciju luka nautičkog turizma, što je i uradio ministar putem više pravilnika.

Prije aktualnog Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma,¹⁷ materiju razvrstavanja i kategorizacije luka nautičkog turizma uređivala su tri pravilnika.

Pravilnik o vrstama i kategorijama luka nautičkog turizma i o minimalnim tehničkim uvjetima koje moraju ispunjavati organizacije za pružanje usluga za potrebe nautičkog turizma¹⁸ luke nautičkog turizma razvrstao je u sljedeće vrste: a) sidrište, b) privezište, c) turistička luka, d) marina, e) nautičko-turistički centar.¹⁹ Nakon njega, donesen je Pravilnik o lukama nautičkog turizma²⁰ koji nije mijenjao razvrstaj luka nautičkog turizma. Značajnije promjene donio je Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma²¹ koji je u katalog luka nautičkog turizma uvrstio: a) sidrište, b) privezište, c) suha marina i d) marina.

Intenzivan razvoj nautičkog turizma zahtijeva i nadalje odgovarajuću pravnu nadogradnju. Treba li važeći Pravilnik mijenjati, prvo, zato što to zahtijevaju životne i gospodarske prilike te, drugo, zato što nije u skladu sa sistematizacijom luka nautičkog turizma u najnaprednijim zemljama nautičkog turizma Mediterana?

3.1. VRSTE LUKA NAUČKOG TURIZMA

Prema st. 1. čl. 2. Pravilnika, luka nautičkog turizma jest poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.). Pravna ili fizička osoba posluje u luci nautičkog turizma ljeti, ako posluje u razdoblju od 1. svibnja do 31. listopada tekuće godine (čl. 3. Pravilnika).

Pored marine, luka nautičkog turizma je i sidrište, odlagalište plovnih objekata i suha marina. Pravilnik za svaku kategoriju luka nautičkog turizma daje definicije kako bi se one međusobno mogle razlikovati. Posebno poglavlje u Pravilniku (II) tiče

¹⁶ V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan., „Postoje li elementi ostave o vezu u lukama nautičkog turizma“, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja*, Intranslaw Zagreb 2017., 12.-13. listopada 2017.

¹⁷ Narodne novine, br. 72/08 (u nastavku Pravilnik).

¹⁸ Narodne novine, br. 24/90.

¹⁹ Sidrište je dio vodenog prostora opremljen plutačama za privez plovila u uvali zaštićenoj od nevremena. Privezište je dio obale ureden za pristajanje plovila. Turistička luka je posebna luka ili dio luke javnog prometa koja pruža uslugu veza i najpotrebnije usluge plovilima i nautičkim turistima. Marina je luka nautičkog turizma koja pruža usluge veza, čuvanja, održavanja i servisiranja plovila, te usluge opskrbe i prehrane nautičkim turistima. Nautičko-turistički centar je luka nautičkog turizma u kojoj je organizirano obavljanje i pružanje svih usluga iz djelatnosti nautičkog turizma.

²⁰ Narodne novine, br. 109/96, 42/98, 110/99.

²¹ Narodne novine, br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01, 106/04.

se vrsta luka nautičkog turizma. Kriterij za njihovo razvrstavanje predstavlja vrsta usluge koja se u luci pruža (čl. 4. Pravilnika). Luke nautičkog turizma razvrstavaju se u čl. 5. Pravilnika u sljedeće vrste:

1. Sidrište,
2. Odlagalište plovnih objekata,
3. Suha marina,
4. Marina.

Posebno poglavlje u Pravilniku (III) odnosi se na definicije vrsta luka nautičkog turizma. Prema čl. 7. Pravilnika, sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata, opremljeno napravama za sigurno sidrenje. Prema odredbi članka 7. stavak 1. alineja 2. Uredbe o određivanju građevina, drugih zahvata u prostoru i površina državnog i područnog (regionalnog) značaja,²² zahvati u prostoru odnosno površine područnog (regionalnog) značaja koji se prema posebnim propisima koji uređuju gradnju ne smatraju građenjem jesu sidrišta na moru. U prilog potrebi kvalitetnijeg uređenja pitanja sidrišta u odnosu na postojeću regulativu ide i stajalište Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, izraženo u dopisu Klasa: 342-01/06-01/837, Ur. broj: 530-04-06-1 od 1. prosinca 2006. godine, o tome kako su u tijeku izmjene i dopune Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, nakon čega će se žurno pristupiti izmjenama podzakonskih akata donesenih temeljem tog Zakona. Navedenim izmjenama pobliže će se definirati pojam sidrišta. Nadalje, prema čl. 8. Pravilnika, odlagalište plovnih objekata jest dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnih objekata. U odlagalištu plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. Treća vrsta luke nautičkog turizma jest suha marina (čl. 9. Pravilnika). Ona je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga skladištenja plovnih objekata na suhome te pružanja usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U suhoj marini mogu, za razliku od odlagališta plovnih objekata, boraviti turisti, zatim se može obavljati priprema plovnog objekata za plovidbu, a i pružanje usluga pića, napitaka i prehrane. Četvrta vrsta luke nautičkog turizma jest marina (čl. 10. Pravilnika). Ona je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaj turista u plovnim objektima te ostalih usluga sukladno Pravilniku. U marini se pružaju usluge pića, napitaka i prehrane sukladno Pravilniku. U IV. poglavlju Pravilnika navode se minimalni uvjeti. Kapacitet luke nautičkog turizma utvrđuje se prema broju vezova u moru i suhih vezova, s tim da tako utvrđeni kapacitet, zbog zahtjeva tržišta (promjenljiva veličina plovnih objekata na vezu) može odstupati najviše 20 % (čl. 17. Pravilnika).

Marina je jedina vrsta luke nautičkog turizma koja se kategorizira. Više je kriterija za njenu kategorizaciju: a) kvaliteta opreme i uređaja; b) standard usluga; c) raznovrsnost dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marinama, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima u neposrednoj blizini marine, te

²² Narodne novine, br. 37/14.

d) kvaliteta održavanja marine u cjelini. Kategorije marina označavaju se sidrima: 1. dva sidra, 2. tri sidra, 3. četiri sidra te 4. pet sidara (čl. 22. Pravilnika).

U prijelaznim i završnim odredbama Pravilnika određeno je da danom njegova stupanja na snagu prestaje važiti Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (Narodne novine br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04).

Ovakvo reguliranje luka nautičkog turizma otvara nekoliko pitanja.

1. Jesu li sve gore navedene luke nautičkog turizma smještene na pomorskom dobru? Marina i sidrište nesporno se nalaze na pomorskom dobru. No, teritorijalne veze s morem nemaju suha marina ni odlagalište plovnog objekata, smješteni duboko u unutrašnjosti kontinenta, kilometrima daleko od morskih luka. Za svoju djelatnost, a to je u pravilu čuvanje plovnih objekata, nemaju, niti im je potrebna koncesija jer se radi o zemljištu u vlasničkopravnom režimu, a ne o pomorskom dobru.
2. Pružaju li se u svim lukama nautičkog turizma turističke usluge iz ZPUT-a? U marinama i sidrištima nesporno se obavljaju turističke usluge. U suhoj marini mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekata za plovību pa ona može biti prostor za pružanje turističkih usluga. U odlagalištu plovnih objekata ne pružaju se turističke usluge iz dva razloga: a) u njemu ne mogu boraviti turisti, i b) u njemu se ne može obavljati uređenje ni priprema plovnog objekata za plovību kao turistička usluga iz ZPUT-a.
3. Zašto u Pravilniku među djelatnosti koje se mogu obavljati u lukama nautičkog turizma nisu uvrštene i usluge prihvata, čuvanja i održavanja plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu s obzirom na to da su i te vrste turističkih usluga već bile sadržane u Zakonu o pružanju usluga u turizmu iz 2007. godine?
4. Zašto nadležni ministar već desetak godina uporno ignorira naprijed navedene činjenice te nije u skladu s njima proveo noveliranje Pravilnika na način da iz njega izbriše odlagalište plovnih objekata kao luku nautičkog turizma? Suhu marinu bez prirodne ili funkcionalne veze s morem odnosno s pomorskim dobrom, trebalo bi također izbrisati iz kataloga luka nautičkog turizma.

3.2. SPORNI PRAVNI STATUS PRIVEZIŠTA

Iz Pravilnika, kao bitna novina u odnosu na ranije važeći Pravilnik, proizlazi da privezište nije luka nautičkog turizma što, međutim, ne znači da ono u stvarnosti više ne postoji.²³ Iz Priopćenja (vidi *supra*) proizlazi da je u Republici Hrvatskoj bilo

²³ U čl. 27. i 28. Pravilnika uređen je prijelazni režim za privezište. Prvo, na ispunjavanje uvjeta za vrstu kategorizacije luka nautičkog turizma za koje na dan stupanja na snagu ovog Pravilnika pravna ili fizička osoba ima rješenje sukladno starom Pravilniku i nadalje će se primjenjivati odredbe tog Pravilnika (čl. 28.) Drugo, pravne ili fizičke osobe koje na dan stupanja na snagu ovog Pravilnika imaju rješenje za luku nautičkog turizma sukladno starom Pravilniku nemaju obvezu usklađenja s ovim Pravilnikom, ali mogu podnijeti zahtjev za razvrstavanje i kategorizaciju sukladno ovom Pravilniku (čl. 29.).

ukupno 6 privezišta kao luka nautičkog turizma,²⁴ pri čemu se privezište definira kao dio vodenog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovniha objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenog prostora privezišta dopuštaju, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje je dopušteno sidrenje plovniha objekata.

Koja je svrha ukidanja instituta privezišta? Do sada nam nije poznato da je itko ili ijedna mjerodavna institucija dala valjanu argumentaciju za ukidanje ovoga instituta.^{25 26}

S druge strane, Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama²⁷ temeljito je dopunjen dosadašnji čl. 74. ZPDML-a: „Lučko područje luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja obuhvaća područje namijenjeno za obavljanje linijskog pomorskog prometa, komunalni vez koji obuhvaća vez plovnog objekta čiji vlasnik ima prebivalište na području jedinice lokalne samouprave ili plovni objekt pretežito boravi na tom području i upisan je u upisnik brodova nadležne lučke kapetanije ili očevidnik brodica nadležne lučke kapetanije ili ispostave, nautički vez za nautička plovila, ribarski vez i privezišta. Kriterije za određivanje namjene pojedinog dijela luke prema prethodnom stavku, način plaćanja, uvjete korištenja, te određivanja visine naknade i raspodjele propisat će ministar uz suglasnost ministra nadležnog za prostorno planiranje.“

Na ovaj je način ZPDML omogućio da se u lukama otvorenima za javni promet županijskog i lokalnog značaja, kojima upravljaju županijske lučke uprave, privezišta tretiraju kao dijelovi tih luka.

Pojam privezište (izdvojeno lučko područje opremljeno za sigurno vezanje plovila) definiran je i u Pravilniku o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, s načinom plaćanja veza, uvjetima korištenja te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda.^{28 29 30}

²⁴ Prema evidenciji koju vodi Splitsko-dalmatinska županija, u toj županiji dodijeljene su 3 koncesije za privezište kao luku nautičkog turizma.

²⁵ Na institut privezišta nemaju utjecaja dvije uredbe Vlade Republike Hrvatske. Prema Uredbi o razvrstaju luka, privezište je dio obale izgrađen za privremeni privez plovniha objekata, izvan lučkog područja, s najviše 10 vezova (čl. 2. st. 1. toč. 2.). Međutim, Uredbom o izmjeni Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene u članku 2. točka 1. (privezište) briše se. (Narodne novine, br. 82/07).

²⁶ Mišić, Ž., „Kritički osvrt u odnosu na važeće propise s prijedlogom mjera za kvalitetnije upravljanje pomorskim dobrom“, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 51 (2012.), 166, str. 295-333.

²⁷ Narodne novine, br. 141/06.

²⁸ Narodne novine br. 94/2007, 79/2008, 114/2012, 47/2013.

²⁹ Prema odredbi čl. 3. ovog Pravilnika, 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, ako ima prostora i potrebe, nautički dio luke.

³⁰ Vuković, A., „Sports Actas a Function of Nautical Tourism Development in Croatia and in the Mediterranean“, part II, *Naše more*, Vol. 65 No. 3., 2018., str. 103-112. Autor je proveo istraživanje putem anketnih upitnika županijskim lučkim upravama i utvrdio da u Republici Hrvatskoj u dvadeset dvije (22) županijske lučke uprave postoji ukupno 27.837 vezova, od čega 9 privezišta, na dan 1. srpnja 2017. godine.

Privezištem kao dijelom lučkog područja luke otvorene za javni promet, sukladno odredbama ZPDML-a i Pravilnika, upravlja lučka uprava pa je ista jedina ovlaštena za davanje koncesija na lučkom području, kao i za ishođenje lokacijskih dozvola na lučkom području kojim upravlja.

Prema napatku Ministarstva mora, prometa i infrastrukture,³¹ u slučaju da se radi o privezištu ili turističkom privezištu izvan područja luke otvorene za javni promet, u postupku ishođenja lokacijske dozvole lučka kapetanija, kada su ispunjeni svi ostali uvjeti glede sigurnosti plovidbe, daje suglasnost, uz napomenu da se u postupku dodjele koncesije na odnosno područje primjenjuju odredbe ZPDML-a koje se odnose na luke posebne namjene – luke nautičkog turizma.

Pritom, za privezište ili turističko privezište, za koje je ishođena lokacijska dozvola, u postupku davanja koncesije namjena prostora definira se kao za luku nautičkog turizma najniže kategorije u skladu s člankom 22. Pravilnika.

Prema odredbi članka 182. stavak 2. Prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama,³² privezište obuhvaća prostor koji ne može biti duži od 75 metara ukupno upotrebljive obale opskrbljene opremom za siguran vez i dio morskog akvatorija izvan lučkog područja koji služi za vez plovniha objekata, a gospodarski se koristi na temelju koncesije sukladno ovom Zakonu.

Smatramo da privezište treba biti luka nautičkog turizma i to najniža kategorija luka nautičkog turizma iz sljedećih razloga: a) svojim kapacitetima (prostorom i opremom) privezište je pogodno za smještaj poglavito brodica, b) Zakon o prostornom uređenju³³ (čl. 49.) privezište je predvidio kao infrastrukturni sadržaj za ugostiteljsko-turističke i sportske namjene, c) privezište ne narušava prirodne ni krajobrazne vrijednosti prostora jer se u pravilu radi o pontonima te d) privezište ne narušava koncepciju luka nautičkog veza. Implikacije izmjene Pravilnika jesu: a) mogućnost planiranja privezišta u dokumentima prostornog uređenja, b) povećanje turističke ponude, c) poticanje zapošljavanja, d) poboljšanje životnih uvjeta lokalnog stanovništva, te e) kad se planira na lokacijama relativno loše razvijenima, preuzima ulogu pokretača lokalnog razvoja.³⁴

Podredno, Kundih smatra da bi kao posebnu kategoriju luka posebne namjene u pravni sustav Republike Hrvatske trebalo uključiti i pritom definirati pojam turističke luke i turističkog privezišta. Razlog postojanja turističke luke i turističkog privezišta, po njemu je činjenica da takve luke ili privezišta predstavljaju svojevrsnu funkcionalnu nadogradnju cjelovite turističke ponude gospodarskog subjekta na morskoj obali. Pritom smatra da se koncesija za gospodarsko korištenje turističkog

³¹ Napatuk Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Klasa: 342-22/10-01/7, Ur. broj: 530-04-10-1 od 24. rujna 2010. godine.

³² Prijedlog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Dostupno na: <https://hgk.hr/predstavljen-prijedlog-zakona-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama-najava>.

³³ Narodne novine, br. 153/13, 65/17.

³⁴ Luković, T. i Bilić, M., *Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja*, Naše more 54 (3-4)/2007.

privezišta daje na osnovi podnesenog zahtjeva sukladno ovom Zakonu i zakonu koji uređuje koncesije.³⁵

Ovakvo stajalište načelno je prihvatljivo jer može doprinosti kvaliteti turističke ponude. Misija (svrha) turističkog privezišta trebala bi, zajedno s hotelima, kampovima, turističkim naseljima, restoranima ili smještajnim objektima, stvoriti zaokruženu funkcionalnu i gospodarsku cjelinu. Ono nikako ne bi moglo svojom površinom i opsegom usluga konkurirati marini kao najprepoznatljivijem i najsloženijem obliku luka nautičkog turizma. Smatramo, međutim, da davanje koncesija za gospodarsko korištenje turističkog privezišta na zahtjev nije najbolje rješenje jer se time dovodi u pitanje transparentnost koncesijskog postupka iz Zakona o koncesijama. Ako bi se pak htjelo omogućiti nekim gospodarskim subjektima koji ulažu velika financijska sredstva u izgradnju turističkih zona da u tim zonama dobiju i koncesiju za privezište na zahtjev, odnosno bez provođenja natječajnog postupka, smatramo kako bi to trebalo posebno urediti kao iznimku pod određenim uvjetima.

3.3. OBAVEZNI UVJETI ZA FUNKCIONIRANJE ODLAGALIŠTA PLOVNIH OBJEKATA I SUHE MARINE

Pravilo je da se svaka luka nautičkog turizma razvrstava i kategorizira pojedinačno (čl. 25. Pravilnika). Sastavni dio Pravilnika prilozi su za svaku vrstu luka. Prilog II. odnosi se na uvjete za odlagalište plovnih objekata i suhe marine. Kao najbitniji izdvajaju se sljedeći uvjeti:

- a. S obzirom na vrste usluga: u suhim marinama i odlagalištima plovnih objekata osigurana je osoba koja obavlja usluge recepcije i portirске službe te čuvarska služba radi 24 sata dnevno.
- b. S obzirom na suhe vezove za plovne objekte: u obje vrste ovih luka mora postojati ograđeni prostor za odlaganje plovnih objekata, zatim suhi vez sa stalcima za odlaganje plovnih objekata na suhom, te rasvjetna tijela za stalno osvjetljivanje vezova. Suhe marine moraju, a odlagališta plovnih objekata ne moraju imati priključak plovnih objekata na električnu energiju od 220 V na svakih 20 vezova te priključak plovnog objekta na vodu, za svakih 50 vezova, te vez označen broječanom ili slovnom oznakom.
- c. S obzirom na prijevoz plovnih objekata: odlagalište plovnih objekata i suha marina moraju imati dizalice i opremu za dizanje iz mora i spuštanje u more plovnog objekta nosivosti po težini plovnog objekta u marini (vlastiti ili temeljem ugovora), te organiziran prijevoz plovnih objekata s prijevoznim sredstvom i potrebnom opremom (vlastiti ili temeljem ugovora).
- d. S obzirom na kvalitetu uređenja, opreme i održavanja: odlagalište plovnih objekata i suha marina moraju imati prilazni put u dobrom stanju; površina

³⁵ Kundih, B., *Neka otvorena pitanja i prijedlozi vezani uz turističke i sportske luke i privezišta*. Dostupno na: <https://www.pomorskodobro.com/aktualno/589-neka-otvorena-pitanja-i-prijedlozi-vezani-uz-turisticke-i-sportske-luke-i-privezista.html>.

suhog veza plovnog objekta sa stalcima u dobrom stanju i bez oštećenja; okoliš u dobrom stanju, oznake u dobrom stanju bez mrlja i vidljivih oštećenja; dobro funkcioniranje vanjske rasvjete te održavanje kontinuirano osigurano. Odlagališta plovnih objekata ne moraju, ali zato suhe marine moraju imati oznake vezova u dobrom stanju bez oštećenja te priključak plovnog objekta na infrastrukturu u dobrom stanju bez oštećenja.

Iz Priloga II. proizlazi: a) za odlagalište plovnih objekata nije propisana obveza zadovoljavanja ekoloških elemenata: primjena alternativnih energetskih izvora, ušteda pitke vode uslijed dvostrukog korištenja, ušteda pitke vode primjenom štedljivih uređaja i tehnologije, ušteda električne energije kroz primjenu štedljivih žarulja, limitatora snage, automatskog isključivanja dijela rasvjetnih tijela, ograničenje prometa u određeno vrijeme, parkiralište za vanjske posjetitelje izvan suhe luke, prirodne osobitosti (očuvanje prirodne obale bez nasipavanja), hortikulturno uređenje suhe marine autohtonim nasadima, priznanje za zaštitu okoliša, te Certifikat ISO 14001; b) u suhim marinama i u odlagalištu plovnih objekata davatelj usluga u obvezi je osigurati usluge recepcije i portirske službe te čuvarske službe 24 sata dnevno; c) izraz čuvanje nije pravno tako jednostavan pojam jer u sebi uključuje različite aktivne radnje davatelja usluge čuvanja zahtjevnije od usluga ostavodavca,³⁶ pri čemu ga oštećena strana može pozvati na odgovornost za štetu.³⁷

U postupcima izrade dokumenata prostornog uređenja nastaju određeni problemi prilikom planiranja luka nautičkog turizma – marina i suhih marina, i to prilikom određivanja dijela kopna koji će pripasti marini, odnosno suhoj marini iz razloga što je za upis pomorskog dobra – lučkog područja za koncesiju marine – potrebno provesti postupak izvlaštenja zemljišta koje bi ušlo u njen sastav pa se linijom manjeg otpora na takvim dijelovima kopna planiraju suhe marine. Tako zapravo imamo situaciju da se kopneni dio marine koji je prirodno i funkcionalno vezan za nju odvaja od nje iz imovinskopравnih razloga te namjenjuje za suhu marinu za korištenje koje nije preduvjet za upis kopna kao pomorskog dobra – lučkog područja. Kako suha marina ne mora biti na pomorskom dobru – lučkom području, smatramo da joj i iz tog razloga nije mjesto u ovom važećem Pravilniku.

³⁶ Vedriš, M. i Klarić P., *Građansko pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2001., str. 514.

³⁷ Presudom Vrhovnog suda Republike Hrvatske br. Rev-20/08-2 od 2. srpnja 2008., revizija tužitelja odbijena je kao neosnovana. U obrazloženju ove presude Sud navodi da (...) nije se moglo očekivati od tuženikovog čuvara da bude neprekidno uz tužiteljevo plovilo, a da je i primijetio izbijanje požara na tužiteljevu plovilu, zbog brzine širenja požara, materijala od kojeg je sačinjeno plovilo i ugrađenog gorivog materijala u njemu te vjetra, ne bi uspio ugasiti požar. Zbog toga je sud zaključio da nepravovremeno uočavanje požara na tužiteljevu plovilu od strane tuženikovog radnika (čuvara u lučici) nije u odgovarajućoj – adekvatnoj uzročnoj vezi s uništenjem tužiteljeva plovila u tom požaru.

4. KOMPARATIVNI PREGLED

Cilj ovog poglavlja rada jest istražiti kako su vodeće države Mediterana u nautičkom turizmu, a to su Italija, Španjolska i Francuska, uredile tipologiju luka nautičkog turizma.

4.1. ITALIJA

Za morske luke u Republici Italiji doneseni su posebni zakoni. Prvi je bio Zakon o preuređenju zakonodavstva luka iz 1994. godine (*Legge 28 gennaio 1994, n. 84 Riordino della legislazione in materia portuale*).³⁸ Ovim Zakonom morske su luke podijeljene na kategorije i klase. U kategoriju I. su vojne i sigurnosne luke, u kategoriji II. klasa I. su luke ili posebna područja luka međunarodnog ekonomskog značaja, u kategoriji II. klasa II. su luke ili posebna područja luka nacionalnog ekonomskog značaja, te u kategoriji II. klasa III. su luke ili posebna područja luka regionalnog ili međuregionalnog ekonomskog značaja. Nadalje, luke ili posebna područja luka u kategoriji II. klasa I., II. i III. imaju sljedeće funkcije: a) komercijalne, b) industrijske, c) putničke, d) ribarske te e) turističke i rekreacijske.³⁹

Daljnja sistematizacija morskih luka (kategorija II. klasa III.) uslijedila je tri godine poslije kroz Pravilnik o postupku koncesioniranja pomorskog dobra za izgradnju objekata nautičkog turizma (*Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59*).⁴⁰ Ovaj pravni akt važan je iz nekoliko razloga.

Prvi razlog odnosi se na definiciju luka za rekreacijsku nautiku i nautički turizam (*nautica da diporto*). Uvodi se podjela na tri vrste luka: 1) turistička luka – marina (*porto turistico*), 2.) luka (*approdo turistico*) te 3.) privezište (*punto d'ormeggio*). Turistička je luka kompleks pokretnih i nepokretnih stvari za rad na kopnu i na moru za potrebe rekreacijske nautike i nautičkog turizma te nautičara, kao i za pružanje komplementarnih usluga. Luka je višenamjenska luka iz Zakona o preuređenju zakonodavstva luka iz 1994., namijenjena za pružanje usluga u rekreacijskoj nautici i nautičkom turizmu, kao i za pružanje komplementarnih usluga. Privezište je dio pomorskog dobra i vodnog područja s objektima koji ne uključuju teško uklonjive instalacije, a namijenjeno je za vez, dizanje, spuštanje i skladištenje manjih jahti i brodice.⁴¹

³⁸ Dostupno na: <http://www.gazzettaufficiale.it>.

³⁹ Valleri, M. A., Lamonarce, M. i Papa, P., „Port Governance in Italy“, u: *Devolution, Port Governance and Port Performance*, prvo izdanje (ur. M. R. Brooks, K. Cullinare), Amsterdam, 2007., str. 140. Dostupno na: <https://books.google.hr>.

⁴⁰ Gazzetta Ufficiale (Narodne novine), br. 40. od 18. II. 1998. Dostupno na: <http://www.gazzettaufficiale.it>.

⁴¹ Il Diporto Nautico in Italia Anno 2016. Dostupno na: <http://www.mit.gov.it/diporto-nautico-italia-2016>.

Drugi razlog tiče se postupka dodjele koncesije na pomorskom dobru za naprijed navedene luke. Razvoj turističkih luka u Italiji započeo je u 1997. godini kada su zakonodavne mjere pojednostavile administrativni postupak traženja i dobijanja koncesije za građnju lučke infrastrukture.⁴²

Sljedeći pravni akt važan za nautički turizam jest Zakon o rekreacijskoj nautici i nautičkom turizmu (*Codice della nautica da diporto*).⁴³ Reforma ovog Zakona uslijedila je u 2017., a stupila je na snagu 13. veljače 2018.⁴⁴ Zakon o rekreacijskoj nautici i nautičkom turizmu nije dirao u sistematizaciju luka nautičkog turizma (vidi *supra*), već je, između ostaloga, regulirao plovidbu u njima (čl. 2.), vrste plovnih objekata (čl. 3.), zatim građansku odgovornost izvedenu iz plovidbe sukladno Građanskom zakonu (čl. 40) te obvezna osiguranja od odgovornosti (čl. 41.).

Očigledno je da je materija plovidbe i rasonode, zbog intenzivnog razvoja nautičkog turizma, zahtijevala novo pravno uređenje što je talijanski zakonodavac i uredio grupom zakona i podzakonskih akata. U okviru turističkih i rekreacijskih luka napravio je novu tipologiju nautičkih luka: a) marina, b) višenamjenska luka te c) privezište. Uz to je i olakšao postupak dodjeljivanja koncesije za izgradnju na pomorskom dobru u vlasništvu države. No, postojanje različitih vrsta turističkih luka jest nužan, ali ne i dovoljan uvjet za razvoj nautičkog turizma.⁴⁵

4.2. ŠPANJOLSKA

Nautički turizam strateški je sektor za razvoj turizma u Kraljevini Španjolskoj. Osnovni model nautičkog turizma dijeli se na četiri glavne sastavnice: 1.) krstarenje (*cruceros*), 2.) charter (*charter nautico*), 3.) rekreacijska nautika (*nautical de recreo*) te 4.) nautičko-rekreacijski turizam (*turismo nautico recreativo*). Nautičko-rekreacijski turizam dijeli se na: 1.) aktivnosti u moru (*actividades subacuaticas*) i 2.) aktivnosti na moru (*actividades nauticas*).⁴⁶

Morske su luke pomorsko dobro u državnom vlasništvu (*dominio publico maritimo*) i uživaju ustavnopravnu zaštitu. Dva najvažnija zakona jesu: a) Zakon o obali (*Ley 22/1988 de 28 de julio, de Costas*) i Zakon o državnim i trgovačkim lukama (*Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*).⁴⁷ Zakon o državnim i trgovačkim lukama revidiran je više puta. Posljednja

⁴² Benevolo, C. i Spinelli, R., „The quality of web communication by Italian tourist ports“, *Tourism*, Vol. 66/No. 1/2018/52-62. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/197383>.

⁴³ Službeni list, br. 202 od 31. VIII. 2005. Dostupno na: <http://www.gazzettaufficiale.it>.

⁴⁴ Službeni list, br. 23 od 29. I. 2018. Dostupno na: <http://www.gazzettaufficiale.it>.

⁴⁵ Viola, P., Colombo, E., *Porti turistici, Approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata*. Dostupno na: https://www.darioflaccovio.it/abstracts/9788857900629/progetto-porto-turistico_9788857900629.pdf.

⁴⁶ Lam, Y. E., Gonzales, C., Leon, J., De Leon Ledesma, Y., „Preferencias y valoración de los navegantes Europeos en Canarias (España)“, *Cuadernos de Turismo*, 39, (2017.), 311-342. Dostupno na: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6011048>.

⁴⁷ Nakić, J., „Pomorsko dobro opće ili javno dobro?“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 53, 3/2016., str. 797-832.

reforma provela se kroz *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.⁴⁸ Pri tome je zadržana osnovna podjela luka na komercijalne i nekomercijalne luke. U njegovu čl. 3. navedene su sve vrste komercijalnih luka (*Puertos comerciales*). Prema točki 4. c, istoga članka: „Ne smatraju se komercijalnim lukama, u smislu ovoga Zakona, luke koje su namijenjene isključivo ili prvenstveno sportskom ili rekreacijskom korištenju“ (*Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo*).

Lučki sustav, koji je u vlasništvu države, obuhvaća 46 luka od općeg interesa, kojima upravlja 28 lučkih uprava, a čija ulaganja, koordinaciju i učinkovitost prati i njima upravlja vladina agencija *Puertos del Estado*, tijelo ovisno o Ministarstvu javnih radova, koje je odgovorno za provedbu vladine politike za luke.⁴⁹ Lukama u kojima se ne obavlja gospodarska djelatnost upravljaju niža tijela državne vlasti i to na razini autonomnih zajednica (regija). S tim u svezi, one donose autonomno zakonodavstvo. U autonomnoj zajednici Katalonija to je Zakon o lukama Katalonije (*Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Catalunya*).⁵⁰ Prema čl. 3. ovog Zakona, luke, privežišta i pomorske instalacije, razvrstavaju se sukladno djelatnostima i destinacijama na: a) komercijalne, b) industrijske, c) ribarske, d) sportske, te e) mješovite luke u kojima se isključivo ili u pretežitom dijelu obavlja jedna ili više aktivnosti. Primjerice, mješovita luka u kojoj se obavljaju gospodarske i negospodarske aktivnosti najveća je europska marina „Empuriabrava“, sa 5000 vezova.⁵¹ To je marina-grad kod koje je gotovo nemoguće odvojiti i razlikovati ta dva pojma. Svoju ponudu razvija i oblikuje kao suživot sa sportskim dijelom marine kojim se koristi domicilno stanovništvo za šport i rasonodu, te dio marine koji se koristi za gospodarske djelatnosti povezane s morem.⁵²

4.3. FRANCUSKA

U Republici Francuskoj pomorsko dobro reguliraju Zakon o priobalju (*Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral*),⁵³ Zakon o državnim dobrima (*Code général de la propriété des*

⁴⁸ Boletín Oficial del Estado (BOE), br. 253 od 20. X. 2011.

Dostupno na: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>.

⁴⁹ Europski revizorski sud u Luksemburgu, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_23/SR_MARITIME_HR.pdf.

⁵⁰ BOE, br. 123. od 28. V. 1998. Dostupno na: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1998/BOE-A-1998-12320-consolidado.pdf>.

⁵¹ Empuriabrava. Dostupno na: <https://en.wikipedia.org/wiki/Empuriabrava>.

⁵² Luković, T. i Bilić, M., op. cit.

⁵³ Journal officiel de la République française (JORF). U literaturi se zove i La loi Littoral. Dostupno na: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000317531&dateTexte=20181008>.

personnes publiques)⁵⁴ te podzakonski akti (uredbe).⁵⁵ Prema Zakonu o državnim dobrima, pomorsko dobro (*domaine public maritime*) dijeli se u dvije osnovne skupine: 1.) prirodno javno pomorsko dobro (*domaine public maritime naturel*)⁵⁶ i 2.) umjetno javno pomorsko dobro (*domaine public maritime artificiel*).⁵⁷ Prirodno javno dobro su, na primjer, plaže. Umjetno javno pomorsko dobro uključuje lučke objekte i dijelove koji pripadaju luci, te objekte vezane za sigurnost plovidbe.

U sustavu umjetnog javnog pomorskog dobra jesu:

- a. morske industrijske luke,
- b. luke za razonodu i ribolov te
- c. druge građevine (objekti) na umjetnom javnom dobru.

U podsustavu luka za razonodu (*ports de plaisance*) nalaze se marine, privezišta, sidrišta i drugi objekti kao uređeni prostori pomorskog dobra za pružanje različitih turističkih usluga.⁵⁸ Glavna turistička usluga privez je brodica i jahti za razonodu.⁵⁹ Marine su najdominantniji oblik luka nautičkog turizma pri čemu mogu biti glavna turistička ponuda ili sa svojom ponudom samo upotpunjuju šire oblikovanu turističku ponudu.⁶⁰

5. ZAKLJUČAK

Istraživanje je metodološki najprije obuhvatilo cjelovitu analizu važećeg Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, te dijela Zakona o pružanju usluga u turizmu koji se tiče turističkih usluga u lukama nautičkog turizma. Potom je analizirana i odgovarajuća pravna regulativa vodećih zemalja Mediterana u nautičkom turizmu.

Sukladno hrvatskoj pravnoj regulativi, pored marine, luke nautičkog turizma jesu i sidrište, odlagalište plovnih objekata i suha marina. Na ovaj Pravilnik nastavlja se i spomenuti Zakon prema kojem se turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju: 1) u lukama nautičkog turizma: a) marinama, b) nautičkom sidrištu, c) suhoj marini, d) odlagalištu plovila; 2) u nautičkom dijelu luka otvorenima za javni promet te 3) na plovnim objektima nautičkog turizma.

Pravilnik ovakav kakav je sada neodrživ je iz više razloga. Prvi je razlog u tome što se suha marina i odlagalište plovnih objekata planiraju dokumentima

⁵⁴ JORF br. 95. od 22. IV. 2006. s izmjenama i dopunama. Dostupno na: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070299&dateTexte=20080505>.

⁵⁵ Nakić, *op. cit.*

⁵⁶ Čl. L 2111-4.

⁵⁷ Čl. L 2111-6, L 2111-10 i L 2111-11.

⁵⁸ Bulletin Officiel des Finances Publiques – Impôts. Dostupno na: <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/4149-PGP.html?identifiant=BOI-IF-TFNB-10-40-20120912>.

⁵⁹ Les différents ports de France Le littoral. Dostupno na: http://ekladata.com/X5_dPRVorQcXcn7ZfCEzWYGSv1w/les-differents-ports.pdf.

⁶⁰ Dostupno na: https://fr.wikipedia.org/wiki/Baie_des_Anges.

prostornog uređenja i na zemljištu u vlasničkom pravnom režimu, dok se marine i sidrišta planiraju samo na pomorskom dobru, odnosno lučkom području. Dakle, suha marina i odlagalište plovnih objekata ne moraju biti na pomorskom dobru – lučkom području. Drugi razlog tiče se turističkih funkcija odlagališta plovnih objekata. U njemu pravna ili fizička osoba ne pruža turističke usluge u nautičkom turizmu niti druge usluge u funkciji turističke potrošnje. Zatim, kao treći razlog, pružatelj usluga čuvanja plovila u odlagalištu plovnih objekata ne mora ispunjavati minimalne zahtjeve vezane za ekologiju. Konačno, kao četvrti razlog, odlagalište plovnih objekata ne postoji evidentirano kao luka nautičkog turizma u Priopćenju Državnog zavoda za statistiku iz 2018. što znači da je vrlo upitno postoji li uopće u stvarnosti.

S druge strane, smatramo da privezište treba biti luka nautičkog turizma i to najniža kategorija luka nautičkog turizma iz sljedećih razloga: a) svojim kapacitetima (prostorom i opremom) privezište je pogodno za smještaj poglavito brodica, b) privezište je u Zakonu o prostornom uređenju infrastrukturni sadržaj za ugostiteljsko-turističke i sportske namjene, c) privezište ne narušava prirodne ni krajobrazne vrijednosti prostora jer se u pravilu radi o pontonima te d) privezište ne narušava koncepciju luka nautičkog veza. Implikacije izmjene Pravilnika jesu: a) mogućnost planiranja privezišta u dokumentima prostornog uređenja, b) povećanje turističke ponude, c) poticanje zapošljavanja, d) poboljšanje životnih uvjeta lokalnog stanovništva, te e) kad se planira na lokacijama relativno loše razvijenima, preuzima ulogu pokretača lokalnog razvoja.

Brisanjem odlagališta plovnih objekata, pa i suhih marina koje se ne nalaze na pomorskom dobru, te uvrštavanjem privezišta u Pravilnik, koncepcijski bi se, na suvremen način, uredila klasifikacija i kategorizacija luka nautičkog turizma. Time bi se jasnije definirala i odgovornost luka nautičkog turizma, odnosno koncesionara luka nautičkog turizma za štete korisnicima usluga te drugim pravnim i fizičkim osobama.

Istraživanje je obuhvatilo i odgovarajuće pravne okvire Italije, Španjolske i Francuske. Analiza je pokazala, prvo, da svaka država samostalno odlučuje o razvrstavanju luka nautičkog turizma te, drugo, u sistematizaciju luka nautičkog turizma nisu kao posebne luke uključene suhe marine ni odlagališta plovnih objekata, ali privezište jest uključeno kao luka nautičkog turizma.

U tom kontekstu smatramo da je potrebno mijenjati hrvatsku pravnu regulativu vezanu za klasifikaciju i kategorizaciju luka nautičkog turizma. Predlažu se *de lege ferenda* sljedeće izmjene i dopune: a) iz Pravilnika, kao i iz Zakona o pružanju usluga u turizmu, izbrisati odlagalište plovnih objekata kao luku nautičkog turizma u kojoj se obavlja turistička usluga; b) jednako tako, i suha marina koja se ne nalazi na pomorskom dobru koncepcijski ne pripada u luku nautičkog turizma; c) suha marina može biti, s obzirom na djelatnosti koje se u njoj obavljaju, jedna od podvrsta marina; d) u novoj regulativi kao luku nautičkog turizma uvrstiti i privezište u kojem se pružaju usluge nautičkog turizma.

WHY THE ORDINANCE ON CLASSIFICATION AND CATEGORIZATION OF THE NAUTICAL TOURISM PORTS (2008.) HAVE TO BE CHANGE

In this paper, the authors analyzes the classification and categorization of nautical ports. The research covered Croatia and the leading Mediterranean countries in the nautical industry, namely Italy, Spain and France. When compared to the Croatian legal framework there are differences in the comparative laws. Based on such findings, the authors proposes de lege ferenda solutions for the new classification and categorization of nautical ports in Croatia.

Keywords: *nautical port, land marina, space for land storage, nautical tourism, tourist services*