

Mr. sc. Tonći Panžić

SPORTSKE LUKE U ZAKONODAVSTVU REPUBLIKE HRVATSKE

UDK: 351.711:347.79 (497.5)

Primitljeno: 10. 01. 2010.

Pregledni znanstveni rad

Sportske luke zauzimaju vrlo vrijedna područja pomorskog dobra sa značajnim lučkim kapacitetima. Zbog pravne podnormiranosti te dijelom nepoštivanja i neprovođenja postojećih propisa, sportske luke zaslužuju detaljniju analizu stanja u njima te određivanje pravca njihovog budućeg rada i djelovanja, koje se može kretati u rasponu od legalizacije sadašnjeg stanja, do oduzimanja koncesija ovlaštenicima koji se ne pridržavaju postojećih propisa.

Ključne riječi: *sportska luka, koncesija, pomorsko dobro*

1. UVOD

Ukupni kapacitet morskih i suhih (kopnenih) vezova unutar sportskih luka (kojih ima više od 100)¹ predstavlja značajan lučki potencijal upitnog načina korištenja i upitne zakonske (pod)reguliranosti. U Hrvatskoj u praksi imamo vrlo nelogičnu situaciju u kojoj je moguće za manje novca mjesečno osigurati vez za višemilijunski vrijednu jahtu u sportskoj luci (često u vlasništvu tvrtki koje se bave čarterom), nego za vez za manju brodicu u nekoj marini. Nerijetko je naknada za takav mjesečni vez u sportskoj luci čak niža od mjesečne cijene parking mjesta u gradu za obiteljski automobil. Sama činjenica postojanja slučajeva u kojima čiti luksuz manje košta od potrebe (čak i kada se radi o manje vrijednim plovilima oni su još uvijek neosporan luksuz u odnosu na automobil koji se danas smatra nužnim za obitelj), pokazuje da stvari nisu ispravno posložene. To je samo prenesena nelogičnost koja se može pronaći u dijelovima čitavog društva koje nedovoljno različito opozuje luksuz i potrebu.

Osim, a i zbog toga, poslovanje istih sportskih luka sve se većim dijelom počinje poklapati s poslovanjem luka nautičkog turizma (dalje - LNT), samo što društvo (u najširem smislu) ima puno više koristi od LNT (neposredno i posredno osiguravaju značajna sredstva) dok najveću korist od sportskih luka ima mnogo uži krug ljudi (najviše sportsko društvo i vlasnici plovila sa jeftinim vezom). Iako sportske luke zauzimaju veliki dio najatraktivnijeg prostora pomorskog dobra na njemu se ne ostvaruje očekivani općekorisni učinak koji je bio zamišljen zakonskim regulativama koje nisu loše, ali koje se pak ne provode u praksi. Osim što se u pojedinim slučajevima može govoriti o kršenju zakona od strane ovlaštenika

¹ Prikupljanje podataka (autor) s početka 2006. godine.

koncesija sportskih luka, može se govoriti i o nelojalnoj konkurenciji u odnosu na LNT. Posljedice takovog ponašanja mogu se donekle opravdati plemenitim namjerama pribavljanja sredstava za sportsko društvo, natjecatelje, te osiguravanja veza lokalnom stanovništvu, međutim praksa poslovanja sportskih luka sve se više pretvara u “biznis” koji sve manje ima dodira sa sportskim udrugama koje njima upravljaju i koje su ovlaštenici koncesije.

2. POMORSKO DOBRO

Osim što se sportske luke u cijelosti nalaze na pomorskom dobru, sva njihova posredna i neposredna aktivnost vezana je uz more i brodove, te je za argumentiranu raspravu o njihovom pravnom statusu, pravnoj regulativi i budućem razvoju nužno prethodno detaljnije upoznavanje i proučavanje pravne regulacije i statusa instituta pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj kojeg su i one dio.

Na pitanje o najvažnijim prirodnim vrijednostima naše zemlje velika će većina ljudi bez dugog razmišljanja (ali ispravno) odgovoriti kako su to naše more i naša obala. Međutim, ako te iste ljude upitate što je to pomorsko dobro, postotak točnog odgovora bit će mnogo manji. Zanimljiv je fenomen slabog poznavanja tog pravnog instituta (za razliku od nekih drugih) iako je jedan od najstarijih i iako je bio poznat na našim prostorima još u rimskom pravu.²

Jednom iskorišten obalni prostor, za bilo koju gospodarsku djelatnost, postaje nedostupan za druge aktivnosti i namjene, što ga praktično (ne i teoretski) čini neobnovljivim resursom. Zato je vrlo važno pravilno odrediti kako i kome povjeriti čuvanje i zaštitu jednog takvog vrijednog, a neobnovljivog, resursa kojeg je praktično svakog dana sve manje, unatoč sve većem proklamiranom i stvarnom trudu u njegovoj zaštiti.

Hrvatska sa svojim morem, obalom, otocima, otočićima, hridima i grebenima, te s pripadajućim dnom i podmorjem, raspolaže velikim potencijalnim prirodnim bogatstvom, koje na primjeren način treba sačuvati za buduće naraštaje, ali i također znati profitno iskoristiti na dobrobit svih stanovnika naše zemlje. Odgovornost svake karike unutar trodijelnog sustava vlasti (zakonodavna, izvršna i sudbena) je u obavljanju dužnosti unutar svog djelokruga tj. u izradi prikladnih zakonskih rješenja, njihovom provođenju kao i kažnjavanju prekršitelja. Izostanak pravovaljane reakcije od bilo koje od nabrojanih poluga vlasti gotovo u potpunosti anulira ostale pozitivne aktivnosti kod upravljanja potencijalima mora, obale, dna i podmorja. Iako stanje na hrvatskom pomorskom dobru nije zadovoljavajuće (još se događaju devastacije, nelegalni građevinski zahvati, betonizacija, odlaganje građevinskog materijala i nasipanje, nije napravljen točan i potpun popis postojećih

² Više o povijesnom razvoju pravne problematike pomorskog dobra, a posebno morskih luka kao njegovog sastavnog dijela vidi u Bolanča, Dragan: *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003. str. 13.-62. i u Vojković, Goran: *Pomorsko dobro i koncesije*, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2003. str. 37.-57.

upisa vlasništva (u zemljišnim knjigama) na pomorskom dobru, a kamoli izvršeno izvlaštenje tih upisa i sl.) stiče se dojam da stvari ipak idu nabolje.³

*Ustav Republike Hrvatske*⁴ ubraja more i morsku obalu (ne spominje se izravno pomorsko dobro, ali se navode njegove komponente) ubrajaju se u dobra od interesa za Republiku Hrvatsku čime su stavljena pod poseban pravni režim koji bi im trebao jamčiti posebnu zaštitu, način upravljanja i iskorištavanja adekvatnu njihovoj vrijednosti i značaju za Republiku Hrvatsku. I *Zakon o prostornom uređenju i gradnji*⁵ kroz institut *zaštićenog obalnog područja mora* daje dodatnu zaštitu dijelu pomorskog dobra koje obuhvaća.⁶

Pravnu prazninu iz navedenog članka *Ustava RH* u definiranju dobara od interesa za Republiku Hrvatsku, vezano uz vlasništvo na tim dobrima, uklanja *Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima*⁷ koji propisuje (čl. 3. st. 2.): „Nisu sposobne biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava oni dijelovi prirode koji po svojim osobinama ne mogu biti u vlasti niti jedne fizičke ili pravne osobe pojedinačno, nego su u uporabi svih kao što su to atmosferski zrak, voda u rijekama jezerima i moru, te morska obala (opća dobra).“⁸

Bez obzira što su temeljne postavke za more i obalu (ugrubo pomorsko dobro) oduvijek bile nevlasnički režim i pripadnost svima, nisu ni dan danas rijetki

³ Provede se povremeno akcije rušenja nelegalnih objekata na pomorskom dobru (tu je čak važniji utjecaj koji ima rušenje kao prevencija od novih nelegalnih zahvata, nego sam čin rušenja kojim se na žalost gotovo nikad ne može pomorsko dobro vratiti u prvobitno stanje), krenulo se agilnije s određivanjem granica pomorskog dobra uz njeno evidentiranje u zemljišnim knjigama i procesom donošenja prostornih planova koji će konačno odrediti što se i gdje može legalno graditi i raditi (uključujući i pomorsko dobro). Postojeća, i već najavljena buduća nova zakonska regulativa također nastoji pomorskom dobru dati ne manju zaštitu od one koju je imalo u prethodnim propisima. Ipak, možda je i najvažniji napredak učinjen polaganim porastom svijesti kod javnosti shvaćanjem da je pomorsko dobro strateška prednost, neizmjerljivo, ali ne i neuništivo bogatstvo koje zaista ne može nitko posjedovati u vlasništvu, koje se ne može i smije prodavati bez obzira na iznose bogatih ponuda.

Međutim, ako bi netko npr. kupio cijeli otok, malu (više psihološku nego praktičnu) bi nam korist ostavila činjenica da je to kupio bez pomorskog dobra (najčešće uskog pojasa uz obalu). Pomorsko bi dobro trebalo ostati dobro koje nitko ne smije drugima uskraćivati (osim u posebno propisanim uvjetima) već od njega svi trebaju imati koristi te ga sačuvati za buduća pokoljenja od kojih smo ga i posudili.

⁴ Vidi *Ustav Republike Hrvatske* čl. 52., “Narodne novine“ br. 41/01 (pročišćeni tekst) i 55/01 (ispravak).

⁵ Vidi “Narodne novine“ br. 76/07 i 38/09.

⁶ Vidi čl. 48.-53. Prvotno je prema *Zakonu o prostornom uređenju*, “Narodne novine“ br. 30/94, 68/98, 61/00, 32/02 i 100/04. (izvan snage) čl. 45. st. 1. bila donesena *Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora* “Narodne novine“ br. 128/04 (izvan snage) koja je prva obrađivala zaštićeno obalno područje mora. Uredba je (uz određene izmjene koje nisu promijenile srž propisa) ugrađena u važeći *Zakon o prostornom uređenju i gradnji*.

⁷ Vidi “Narodne novine“ br. 91/96, 73/00, 114/01, 79/06 i 141/06, 146/08 i 38/09.

⁸ Vidi Frković, Snježana & Jug, Jadranko: *Još o spornim pitanjima i što bi mogla donijeti izmjena Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*: referat iz zbornika “Pomorsko dobro”, Zagreb, Inženjerski biro d.d., 2006., str. 5.-7. „Valja napomenuti kako se ZPDML nije uskladio sa *Zakonom o vlasništvu* u dijelu koji se odnosi na stjecanje vlasništva na općem dobru na temelju koncesije, tj. ZPDML nije posegnuo za iznimkom iz čl. 3. i čl. 9. *Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima* te nije iz njega preuzeo formulaciju o mogućnosti stjecanja prava vlasništva na objektu izgrađenom na temelju koncesije pa ove mogućnosti stjecanja prava vlasništva na objektu izgrađenom na temelju koncesije na pomorskom dobru kao općem dobru prema trenutno važećim propisima nema.“

slučajevi (manjeg dijela lokalnog stanovništva i primorskih starosjedilaca, a većinom modernih bespravnih graditelja ili uzurpatora) koji zabranjuju pristup pomorskom dobru i podrazumijevaju pravo na "svoju plažu i svoj mul" jer se nalazi ispred njihove parcele (kuće), jer ga oni oduvijek koriste, jer na njemu vezuju svoj brod i jer su ga oni napravili (u pravilu bespravno).

I u sportskim lukama ima razmišljanja koja idu u smjeru „mi smo to gradili i to je naše“, a gotovo je redovno u verbalnoj komunikaciji korisnike vezova nazivati i vlasnicima istih. Samo pojačana prosvjetno-javna djelatnost pravnih stručnjaka, nadležnih državnih službi, političara i svih koji se bave tom problematikom, može (i mora) iskorijeniti još uvijek takve zastarjele, ali postojeće interpretacije privatnog vlasništva na obali i u moru (općim dobrima). Kada se zaista ljudima predoči (i oni to prihvate) da obala i more pripadaju svima i da se svi trebamo boriti protiv nepravilnosti i deformacija koje se tu odvijaju, stanje će postati mnogo bolje.⁹

Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (dalje - ZPDML)¹⁰ detaljno se uređuje pravni status, granice, upravljanje i zaštita, upotreba i korištenje pomorskog dobra te razvrstaj morskih luka, lučko područje, djelatnosti i njihovo obavljanje, osnivanje lučkih uprava, gradnja i korištenje lučke nadgradnje i

⁹ Često se i putem medija javnosti plasiraju nepotpune i nerazjašnjene informacije po kojima je privilegiranim pojedincima dozvoljeno da imaju svoj privatni komadić plaže (pomorskog dobra). Na sreću to još uvijek nije točno. Tako je bila eksploatirana informacija po kojoj će plaža Ville Castelo u vlasništvu Ivice Todorića u Medveji kod Opatije biti prva privatna plaža na hrvatskom dijelu Jadrana. Međutim radi se o tome da je tvrtka (u vlasništvu Todorićeva Agrokora) u čijem je vlasništvu spomenuta vila, dobila koncesiju (ne vlasništvo) nad plažom i dijelom mora, na pet godina, uz relativno visoku godišnju naknadu, (oko 550 000 kuna za 3000 m² kopna i 8000 m² mora uz plažu) i uvjet ustupanja dijela pojasa uz more za gradnju javne šetnice koju na tom području predviđa općinski prostorni plan (slična je situacija i u slučaju odluke o davanju koncesije za plažu ispred Ville Sv. Rok, Općina Lovran, tvrtki u vlasništvu drugog „tajkuna“). Ovakvo potpuniye i pravilnije interpretirana informacija daje drukčije svjetlo na način gospodarenja pomorskim dobrom.

Onima koji imaju novca, i to žele, omogućava se da imaju određene privilegije na pomorskom dobru, ali onda to trebaju i platiti (skupo). Potrebno je osigurati što veću koncesijsku naknadu i u što manje slučajeva potpuno ograđivanje pomorskog dobra, odnosno ostavljanja mogućnosti ljudima da prolaze kroz koncesionirani dio pomorskog dobra čime bi se dijelom isključio psihološki utjecaj gubljenja dijela pomorskog dobra. Važno je da se u ovakvim slučajevima zna da je koncesioniranje ostvareno na opću dobrobit te da su zaradana materijalna dobra od koncesije utrošena na dobrobit zajednice. Ukoliko se sredstva troše nenamjenski i na povećavanje administracije, reprezentacije i sl., onda je zaista bolje da se plaže ne koncesioniraju i da budu u cijelosti otvorene za sve.

¹⁰ Donio ga je Hrvatski sabor na sjednici 25.09.2003. godine, a stupio je na snagu 15.10.2003. (vidi "Narodne novine" br. 158/2003.). Donesen je i **Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama**, kojega je Hrvatski sabor donio na sjednici 15. prosinca 2006. godine, a stupio je na snagu 04.01.2007. (vidi "Narodne novine" br. 141/06.). Izmjene ovog zakona donesene su i naknadno kroz **Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o gradnji**. (vidi "Narodne novine" br. 100/04. Sukladno čl. 82., st. 1. toč. 13. **Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o gradnji** stavljena je izvan snage odredba čl. 87. ZPDML koja se odnosi na zahtjev investitora za izdavanje građevne dozvole građevine koja se gradi na području pomorskog dobra). **Zakon o prostornom utvrđenju i gradnji** (čl. 353. st. 2.) stavio je **Zakon o gradnji** izvan snage. Unatoč stavljanju van snage **Zakona o gradnji** promjene koje su iz njega proizašle u odnosu na ZPDML i dalje su važeće.

Hrvatski sabor donio je na sjednici 20. ožujka 2009. godine još jedne izmjene ZPDML (vidi "Narodne novine" br. 38/09) zbog novog načina biranja lokalno regionalnih čelnika (vidi **Zakon o izborima općinskih načelnika, gradonačelnika, župana i gradonačelnika Grada Zagreba**, "Narodne novine" br. 109/07). Po tom se zakonu ukidaju županijska i gradska poglavarstva pa se izmjenama i dopunama ZPDML njihove vlasti prenose na župane, gradonačelnike, skupštine. Najavljene su daljnje promjene ZPDML..

podgradnje, te bitna pitanja o redu u morskim lukama (čl. 1. st. 1.). Iz osnovnih odredbi (čl. 3. st. 1.) iščitava se da je pomorsko dobro **opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, da ima njezinu osobitu zaštitu, i da se upotrebljava ili koristi pod uvjetima i na način propisan ZPDML.**¹¹

Pomorsko dobro se po ZPDML (čl. 3. st. 2. i 3.) sastoji od unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora, njihovog dna i podzemlja,¹² te dijela kopna (morska obala,¹³ luke, nasipi,¹⁴ sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva) koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje. Tako se i građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju pripadnošću pomorskog dobra (čl. 5. st. 1.).¹⁵

¹¹ Moru i morskoj obali kao sastavnom dijelu pomorskog dobra ovom se formulacijom osigurava i potvrđuje status iz čl. 52. URH te iz čl. 3. ZVDSP-a definirajući ga kao opće dobro od interesa za RH.

¹² Više o unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru te pripadajućem dnu i podzemlju vidi u: Degan, Vladimir-Đuro: *Međunarodno pravo mora u miru i oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002. str. 32.-72. i Rudolf, Davorin: *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, JAZU, 1985. str. 18.-107. i 197.-289.

¹³ Prema čl. 4. ZPDML morska se obala proteže od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda koju određuje Hrvatski hidrografski institut. Iznimno, na prijedlog župana (prije županijskog poglavarstva), Ministarstvo može odrediti da se morskom obalom smatra i uži dio kopna ako to zahtijeva postojeće stanje na obali (potporni zidovi, zidovi kulturnih, vjerskih, povijesnih i sličnih građevina). Morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem, u dijelu koji služi iskorištavanju mora.

¹⁴ Iako nelegalni nasipi ulaze u cijelosti u pomorsko dobro, kontroverzna je odredba ZPDML po kojoj morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem, u dijelu koji služi iskorištavanju mora (čl. 4. st. 2.). Postavlja se pitanje ne će li ova odredba potaknuti legalna nasipavanja. Ovim se teoretski omogućava da se ispred pomorskog dobra napravi legalan nasip od kojeg bi se onda teoretski moglo odvojiti "novo pomorsko dobro minimalne širine," a sve ostalo ako ne bi služilo iskorištavanju mora i podmorja onda bi se izuzelo iz pomorskog dobra i stavilo u vlasnički režim. To otvara mogućnosti manipulacije i zloupotreba te načina legalnog osvajanja i devastacije obale). Više vidi, Kundih, Branko: *Pomorsko dobro sutra - de lege ferenda*: referat iz zbornika "Nekretnine u vlasništvu Republike Hrvatske i opća dobra", Zagreb, Inženjerski biro d.d., 2007., str. 170. i Frković, Snježana: *Pomorsko dobro danas - i neke aktualnosti iz prakse*: referat iz zbornika "Nekretnine u vlasništvu Republike Hrvatske i opća dobra", Zagreb, Inženjerski biro d.d., 2007., str. 92.-93.

¹⁵ Prema *Zakonu o izmjenama i dopunama ZPDML*, kojega je Hrvatski sabor donio na sjednici 15. prosinca 2006. godine u ZPDML dodaje se u čl. 2. nova toč. 9. koja glasi: "Prekrcajna oprema su pojedinačni uređaji, strojevi, procesne instalacije, lučke dizalice i drugi proizvodi od kojih se sastoji postrojenje ili su samostalno ugrađeni u građevinu i služe tehnološkom procesu u luci i ne čine pomorsko dobro." Time je skinut status pomorskog dobra s prekrcajne opreme u lukama.

Također je dodan čl. 118. a. Po njemu: "sve lučke dizalice koje su stalno učvršćene na lučko područje u lukama otvorenim za javni promet, odnosno u lukama posebne namjene, do stupanja na snagu ovog Zakona postaju vlasništvo Republike Hrvatske. Republika Hrvatska prenosi na upravljanje sve dizalice na lučkom području u lukama otvorenim za javni promet nadležnoj lučkoj upravi koja ih daje na korištenje ovlašteniku koncesije prema uvjetima iz ugovora o koncesiji. Republika Hrvatska prenosi na korištenje sve dizalice u lukama posebne namjene ovlaštenicima koncesije prema uvjetima iz ugovora o koncesiji." Ovo je napravljeno kako bi se omogućilo lučkim upravama i ovlaštenicima koncesije lakše zaduživanje kod banaka.

3.1. Granice pomorskog dobra

Osim ZPDML (čl. 14. i 15.), postupak i kriterije za utvrđivanje granice pomorskog dobra kao i sastav županijskog povjerenstva za granice propisan je **Uredbom o postupku utvrđivanja granica pomorskog dobra**.¹⁶ Sukladno tim propisima granicu pomorskog dobra utvrđuje u upravnom postupku (rješenjem) Povjerenstvo za granice Ministarstva¹⁷ na prijedlog Županijskog povjerenstva za granice.¹⁸ Važeći postupak evidentiranja i obilježavanja pomorskog dobra detaljnije je propisan i razrađen u **Pravilniku o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra**.¹⁹

Duljina obale, kopna i otoka Republike Hrvatske za koju je utvrđena granica pomorskog dobra je u odnosu na ukupnu duljinu obale, kopna i otoka Republike Hrvatske, u postotcima je donedavno bila praktički zanemariva (oko 3% ukupne duljine obalne crte Republike Hrvatske).²⁰ Sustavnim pristupom brojke su u relativno kratkom vremenu bitno popravljene pa je tako taj postotak višestruko narastao na više od 10 %.²¹

Kako je prema ZPDML **granica lučkog područja granica pomorskog dobra** (čl. 2. st. 1. toč. 4.)²² određivanje granice za sportske luke ne bi trebalo predstavljati značajan problem u praksi.

¹⁶ Vidi "Narodne novine" br. 8/04. i 82/05.

¹⁷ Povjerenstvo za granice Ministarstva ima predsjednika i dva člana, a odluku o osnivanju donosi ministar nadležan za poslove pomorstva.

¹⁸ Svaka "primorska" županija ima svoje povjerenstvo za određivanje granice pomorskog dobra od sedam članova. Odluku o osnivanju donosi župan (vidi čl. 14. **Uredbe o postupku utvrđivanja granica pomorskog dobra**). Sukladno ZPDML (čl. 14. st. 6.), protiv rješenja Povjerenstva za granice Ministarstva može se uložiti žalba Ministarstvu. O određivanju granice pomorskog dobra vidi Nakić, Jakob i Vanja, Seršić: *Određivanje granice pomorskog dobra prema zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama*, Hrvatska pravna revija. God. 4. br. 12. (prosinac 2004.). str. 114.-123. U radu je dan čitav niz oštrih kritika na aktualnu regulativu. Vidi još Vladušić, Julijana: *Određivanje granica pomorskog dobra u hrvatskom pravu*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 1/2009., str. 219.-246.

¹⁹ Vidi "Narodne novine" br. 29/05. Tako se obilježavanje granice pomorskog dobra obavlja u okviru izrade geodetskog elaborata kojeg izrađuje ovlaštena geodetska tvrtka, koji se izrađuje po pravilima geodetske struke i u skladu s katastarskim propisima, a može se koristiti za potrebe evidentiranja pomorskog dobra u katastru i zemljišnim knjigama kada je pregledan i potvrđen od strane nadležnog područnog ureda za katastar, odnosno njegove ispostave.

²⁰ Vidi više u Fantulin, Boris: *Utvrđivanje granice pomorskog dobra u okviru zakonske definicije*: referat iz zbornika "Pomorsko dobro", Zagreb, Inženjerski biro d.d., 2006. str. 132.-149.

²¹ Vidi prezentaciju državnog tajnika za more, Bačić, Branko: *Novi pristup u upravljanju pomorskim dobrom i morskim lukama*, sa javne rasprave o novom Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, Plitvička jezera, 31. ožujak, 2009. (<http://www.mmpi.hr/default.aspx?id=5616>).

²² Vidi Kundih, Branko: *Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi*: Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005. str. 227.-229. Autor opću odredbu po kojoj je granica lučkog područja granica pomorskog dobra naziva kontradiktornom i besmislenom jer (između ostalog) granica lučkog područja na moru ne može biti granica pomorskog dobra jer je ona već određena kao granica teritorijalnog mora.

3. KONCESIJA

ZPDML (čl. 6) razlikuje više načina uporabe i korištenja pomorskog dobra. Tako upotreba pomorskog dobra može biti opća, posebna te gospodarsko korištenje. Koncesioniranje na pomorskom dobru,²³ osim prema odredbama ZPDML, propisano je u ***Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru*** (dalje – ***Uredba o koncesijama***).²⁴ Po tim se propisima može za posebnu upotrebu (na zahtjev) ili za gospodarsko korištenje (na temelju javnog prikupljanja ponuda) dijela pomorskog dobra fizičkim osobama (registriranim za obavljanje obrta) i pravnim osobama dati koncesija. Sve mora biti u skladu s prostornim planovima. Koncesija se daje na rok od 5 do 99 godina. Na osnovu odluke o koncesiji sklapa se ugovor o koncesiji čime započinje koncesijski odnos. Odluka o koncesiji je upravni akt. Vrlo je važno napomenuti da se za vrijeme trajanja koncesije **moгу druge osobe djelomično ili potpuno isključiti od upotrebe ili korištenja pomorskog dobra**, ali se to isključenje ne primjenjuje u slučaju više sile ili nevolje na moru (dok one traju).

Koncesiju za gospodarsko korištenje i posebnu upotrebu pomorskog dobra, za korištenje ili gradnju građevina od važnosti za županiju (do 20 godina) daje županijska skupština (prije županijsko poglavarstvo). Duljina vremenskog roka na koji se daje koncesija ovisi o namjeni, opsegu i visini potrebnih ulaganja, te ukupnim gospodarskim učincima koji se postižu koncesijom.²⁵

Jako važna mogućnost decentralizacije upravljanja i spuštanja ovlasti i odgovornosti na pomorskom dobru sve do gradova i općina leži u koncesijskoj mogućnosti po kojoj županijska skupština, sada na prijedlog župana (dosada županijskog poglavarstva), a na zahtjev grada/općine **može ovlaštenje za davanje koncesija na području grada/općine povjeriti gradu/općini**. Ako se pak radi o posebnoj uporabi objekata od lokalnog značaja i za rok do 20 godina davatelj koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra je općinsko ili gradsko vijeće, a prethodni postupak provodi nadležno tijelo u općini/gradu.²⁶

²³ Više o koncesijama na pomorskom dobru vidi u Bolanča, Dragan: *Koncesije na pomorskom dobru – novine u hrvatskom zakonodavstvu*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 1/2009., str. 71.-95.

²⁴ Vidi "Narodne novine" br. 23/04, 101/04, 39/06 i 63/08.

²⁵ Županijska skupština (prije poglavarstvo) može iznimno (ako nove investicije to gospodarski opravdavaju ili u slučaju više sile), na zahtjev ovlaštenika, a uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske, produžiti rok trajanja koncesije na ukupno 30 godina.

²⁶ Vidi prezentaciju državnog tajnika za more, Bačić, Branko *op. cit.* Postupak koncesioniranja trebao bi uskoro doživjeti značajnije promjene koje će ići u pravcu daljnje decentralizacija sustava. Tako bi se uvela mogućnost davanja **koncesije do 10 g. bez prava gradnje**, koju bi davala gradska ili općinska vijeća. Naknada od tih koncesija **u cijelosti bi bila prihod općinskih ili gradskih proračuna**. Za koncesije do 20 godina razlikovala bi se 2 slučaja:

Na području **velikog grada i županijskih središta koncesiju** za gospodarsko korištenje pomorskog dobra sa ili bez prava gradnje na rok do 20 g. davalo bi gradsko vijeće. U ovom bi se slučaju koncesijska naknada dijelila kao po sadašnjim propisima, na tri jednaka dijela (grad-županija-RH).

Na području ostalih (manjih) gradova i općina, koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra sa pravom gradnje objekata na rok do 20 g. davala bi županijska skupština, a koncesijska naknada bi se također dijelila na tri jednaka dijela (općina ili grad-županija-RH).

4. LUKE

U Republici Hrvatskoj ima 333 luke otvorene za javni promet od čega je 6 od državnog značaja, dok je ostalih 297 luka od županijskog i lokalnog značaja.²⁷ U općim odredbama ZPDML (čl. 2. st. 1. toč. 1.), pri definiciji pojedinih izraza, određeno je kako se lukom označava morska luka,²⁸ tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi. Lučko područje obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora (lučki bazen), koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti, a kojim upravlja lučka uprava, odnosno ovlaštenik koncesije, a **granica lučkog područja je granica pomorskog dobra** (čl. 2. st. 1. toč. 4.).

Razvrstaj luka određen je ZPDML (čl. 41. - 46.) te **Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene**.²⁹ Shodno tim propisima luke mogu obuhvaćati jedan ili više lučkih bazena, a prema namjeni kojoj služe, luke se dijele na:

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

Luke otvorene za javni promet su morske luke koje, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njihovoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta. Mogu biti otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet. Lučko im se područje utvrđuje u skladu s prostornim planom, a njima upravlja lučka uprava (neprofitna pravna osoba sastavljena od upravnog vijeća i ravnatelja kojeg imenuje Upravno vijeće).³⁰

²⁷ *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.*, Ministarstvo mora prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, prosinac 2008. str. 11.

²⁸ Pravila vezana uz luke iz ZPDML ne odnose se na luke unutrašnjih voda (rijeka, kanali i jezera osim rijeka jadranskog sliva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba). Njihov pravni status uređuje **Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda** "Narodne novine" br. 109/07, ispravak "Narodne novine" br. 132/07 te ostali propisi koji iz njega proizlaze.

²⁹ Vidi "Narodne novine" br. 110/04 i 82/07.

³⁰ Prema značaju luke otvorene za javni promet dijele se na:

- luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
- luke županijskog značaja,
- luke lokalnog značaja

Razvrstaj luka prema značaju radi se obzirom na promet putnika, količinu tereta i kapacitete pojedine luke. Ako nastupe okolnosti za drugačiji razvrstaj u odnosu na sadašnji, lučka uprava, župan, gradonačelnik ili općinski načelnik (prije poglavarstva) mogu (tek nakon dvije godine od posljednjeg razvrstaja) podnijeti prijedlog za drugačiji razvrstaj.

Načelo jednakog tretmana nije svojstveno pri uporabi luka za posebne namjene (posebnih luka, tzv. namjenskih luka).³¹ **Luke za posebne namjene** su one koje se nalaze u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka, sportska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka).³² Koncesiju za luku posebne namjene od županijskog značaja³³ na rok od 20 godina daje županijska skupština (dosada županijsko poglavarstvo).³⁴

Prema ZPDML (čl. 41. - 46.) te **Uredbi o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene**, luke posebne namjene su morske luke koje su 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). Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene razlikujemo: vojne luke, luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke, **sportske luke**, ribarske luke i druge luke slične namjene.³⁵

5. SPORTSKE LUKE

Sportske luke u hrvatskom zakonodavstvu se reguliraju istim propisima kao i luke nautičkog turizma (i ostale luke posebne namjene) s kojima ih mnogi miješaju, međutim, unutar tih propisa sportske luke imaju pozitivnu diskriminaciju (manje naknade, nema kategorizacije) u odnosu na LNT (zbog namjene njihovog osnivanja) koja im omogućuje bitno lakše poslovanje.

³¹ Grabovac, Ivo: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 50.

³² Kako se luke posebne namjene (osim vojnih) određuju odlukom o davanju koncesije (a te koncesije daju i lokalno-regionalne strukture), i kako donošenje odluke o davanju koncesije za luke posebne namjene mora biti utemeljeno na prostornim planovima (a planove također izrađuju lokalno-regionalne strukture), time je značajan i njihov (lokalno-regionalni) utjecaj na osnivanje i razvoj luka posebne namjene.

³³ Vidi čl. 12. i 13. Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene NN. 110/04 i 82/07.

³⁴ Vidi prezentaciju državnog tajnika za more, Bačić, Branko *op. cit.* Govoreći o planiranim smjerovima razvoja upravljanja lučkog sektora koji se tiče lokalno-regionalnih struktura valja spomenuti planirane promjene koje će najvjerojatnije biti donesene promjenom ZPDML i njegovim usklađivanjem sa novim **Zakonom o koncesijama**, vidi "Narodne novine" br. 125/08. Promjene između ostalog idu u pravcu ukidanja županijskih lučkih uprava. Tako bi se luke otvorene za javni promet razvrstavale (po značaju) samo na državne i lokalne (ne bi više bilo onih od županijskog značaja). Državnim bi i dalje upravljale lučke uprave, dok bi se upravljanje lokalnim lukama prepustilo gradovima i općinama (tako bi praktično bile ukinute 22 županijske lučke uprave čije bi poslove u budućnosti obavljale gradske i općinske službe). Gradovi i općine bi također izravno odlučivali o sadržaju i djelatnostima na svojim rivama.

³⁵ Više o morskim lukama vidi u Bolanča, Dragan: *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003. str. 264.-278.

Sportske luke³⁶ su luke posebne namjene definirane kao luke koje služe za vez brodice upisanih u hrvatski očevidnik brodice s namjenom sporta i razonode koje su u vlasništvu članova udruge (sportske) ili same udruge koja ima koncesiju za luku. Slično kao LNT, sportske luke koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći su od značaja za RH, a ostale (manje od 200 vezova u moru) su od županijskog značaja. Sportska luka određuje se odlukom o davanju koncesije.

5.1. Sportske udruge u zakonodavstvu

Koncesija za sportsku luku može se dodijeliti samo sportskoj udruzi.³⁷ **Zakon o udrugama**³⁸ uređuje osnivanje, registraciju, pravni položaj i prestanak postojanja svih pa tako i s(š)portskih udruga sa svojstvom pravne osobe, kao i registraciju i prestanak djelovanja stranih udruga u Republici Hrvatskoj. Po tom je zakonu udruge svaki oblik slobodnog i dobrovoljnog udruživanja više fizičkih/pravnih osoba (svaka poslovno sposobna fizička i pravna osoba može, pod jednakim uvjetima postati članom udruge), koje se, radi zaštite njihovih probitaka ili zauzimanja za zaštitu ljudskih prava i sloboda, te zauzimanja za ekološka, humanitarna, informacijska, kulturna, nacionalna, pronatalitetna, prosvjetna, socijalna, strukovna, sportska, tehnička, zdravstvena, znanstvena ili druga uvjerenja i ciljeve, a bez namjere stjecanja dobiti, podvrgavaju pravilima koja uređuju ustroj i djelovanje toga oblika udruživanja. Udruga ima statut kao temeljni opći akt koji donosi skupština udruge.

Osim djelatnosti kojima se ostvaruju njeni ciljevi utvrđeni statutom, udruge može obavljati djelatnost kojom se steže prihod, sukladno zakonu. Te djelatnosti udruge ne smije obavljati radi stjecanja dobiti za svoje članove ili treće osobe. Ako u obavljanju djelatnosti udruge ostvari dobit, ona se mora sukladno statutu udruge koristiti isključivo za obavljanje i unapređenje djelatnosti udruge, kojima se ostvaruju njeni ciljevi utvrđeni statutom. Ove odredbe iz čl. 5. **Zakona o udrugama** koje dozvoljavaju udrugama (pa tako i sportskoj) stjecanje dobiti (ako se ona ne ostvaruje za svoje članove ili treće osobe) u suprotnosti su sa ZPDML čl.

³⁶ Često se umjesto izraza sportska luka u javnosti koristi samo pojam lučica ili športska (sportska) lučica. Također u **Zakonu o udrugama** koristi se pojam športske udruge dok se kod **Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene** govori o sportskim lukama. Nepostignuto suglasje jezikoslovaca o tomu je li pravilno hrvatski govoriti i pisati šport ili pak sport nepotrebno se odražava i u brojnim pravnim aktima koji istoznačni pojam pišu različito.

Vidi esej Horvat, Srećko: *Dobrodošli u totalitarizam! Opaske o novom pravopisu*, Zarez, dvotjednik za kulturna i društvena zbivanja 08. 03. 2007. broj 201., „U uporabnom hrvatskom jeziku supostoje likovi riječi *šport* i *sport*. U susjednome slovenskom jeziku nalazi se samo lik *šport*, a u susjednome srpskom jeziku samo lik *sport*“. Dok smo bili u sklopu Austro-Ugarske Monarhije, a za ovu riječ to je razdoblje od njezina pojavljivanja u hrvatskome 1870. do 1918., imali smo lik *šport*. U prvoj Jugoslaviji, do 1941., postupno se uvlači lik *sport*, koji opet posve nestaje od 1941. do 1955. Od prvih demokratskih izbora 1990. lik *šport* postaje služben i ponovno dominantan. Od 1994. lik se *šport* nalazi i u službenome nazivu Ministarstva prosvjete i športa. Od izbora početkom 2000. oblik *sport* iznova postaje sve učestalijim i u dijelu javnih medija.“ (www.zarez.hr/201/z_esej.htm).

³⁷ Vidi ZPDML čl. 81. st. 2.

³⁸ Vidi “Narodne novine“ br. 81/01 i 11/02.

81., st. 3., koji određuje da se sportska luka može koristiti samo za članove udruge, te u obavljanju djelatnosti *ne može stjecati dobit*. Dakle ovlaštenik koncesije za sportsku luku (sportska udruga) prema *Zakonu o udrugama* može pod određenim uvjetima ostvarivati dobit, dok ZPDML to ne dozvoljava. Načelom *lex specialis derogat legi generali (lat.)*- posebni zakon isključuje primjenu općeg zakona, trebala bi se uzeti kao relevantna zabrana stjecanja dobiti za sportske udruge kao ovlaštenike koncesija u sportskim lukama sukladno ZPDML jer ZPDML govori baš o tom slučaju.³⁹

Prema *Zakonu o porezu na dobit*⁴⁰ *neprofitne organizacije nisu obveznici poreza na dobit jer je po čl. 2. st. 6. određeno da “državne ustanove, ustanove jedinica područne (regionalne) samouprave, ustanove jedinica lokalne samouprave, državni zavodi, vjerske zajednice, političke stranke, sindikati, komore, udruge, umjetničke udruge, dobrovoljna vatrogasna društva, zajednice tehničke kulture, turističke zajednice, sportski klubovi, sportska društva i savezi, zaklade i fondacije nisu obveznici poreza na dobit.”* Međutim u istom zakonu stoji čl. 2. st. 7. da iznimno, ako nabrojane neprofitne organizacije obavljaju gospodarsku djelatnost i ako bi neoporezivanje te djelatnosti dovelo **do stjecanja neopravdanih povlastica na tržištu**, Porezna uprava može rješenjem utvrditi da je određena organizacija obveznik poreza na dobit za tu gospodarsku djelatnost.

Ovo posljednje jako je bitna odredba u svjetlu oporezivanja velikih zarada koje se mogu ostvarivati pod krinkom udruga građana. Osim pojedinih nogometnih klubova, daljnjim nastavkom i proširenjem ovakvog načina poslovanja u tu kategorijukoju treba oporezovati ušle bi i pojedine sportske luke. Neprimjenjivanjem ove mogućnosti u praksi, postavlja se pitanje poruke koju zakonodavac šalje svim onim koji propisno plaćaju porez na svaku zarađenu kunu (građani, poduzetnici, obrtnici i svi ostali porezni obveznici), kada se tolerira praksa da npr. pojedini, u praksi profesionalizirani, nogometni klubovi sa milijunskim prihodima od transfera igrača budu oslobođeni državnih nameta jer posluju kao udruge građana, a u tom se pravcu kreću i načini poslovanja unutar pojedinih sportskih luka.⁴¹

Udruge su dužne voditi poslovne knjige i sastavljati financijska izvješća prema propisima kojima se uređuje način vođenja računovodstva neprofitnih

³⁹ Međutim nije jasno što se u praksi dobije ako se nekome tko legalno ostvaruje prihod zabrani stjecanje dobiti. Neće li se tako samo poticati fiktivno povećavanje troškova poslovanja sportske udruge? Cijela regulacija oko prihoda i dobiti te oko trošenja zarađenih i doniranih sredstava, kod neprofitnih organizacija (svih udruga, pa tako i sportskih), zaslužuje mnogo detaljniju i ekonomski logičniju regulaciju i kontrolu. Danas veliki broj udruga postoji zbog sitnih interesa dijela članstva koji sebi kroz udrugu osigurava određene materijalne povlastice.

⁴⁰ Vidi “Narodne novine“ br. 177/04, 90/05, 57/06, 146/08.

⁴¹ Slična i vrlo upitna praksa nepoštenog i nepravednog oporezivanja dogodilo se nedavno u slučaju uvođenja tzv. „kriznog poreza“ (Vidi *Zakon o posebnom porezu na plaće, mirovine i druge primitke*, “Narodne novine“ br. 94/09) koji je trebao biti primijenjen jednako na sve koji plaćaju porez na dohodak. Osim nedovoljno diferenciranih poreznih stopa (samo dvije), naknadno se ispostavilo da više od 100 tisuća nositelja samostalnih djelatnosti nisu obveznici plaćanja tog poreza. Kako se radi o pojedinim skupinama odvjetnika, liječnika privatne prakse, stomatologa, sportaša, književnika, pjevača, slobodnih novinara vidno je da su oni trebali njime biti obuhvaćeni. Tek nakon velikih pritisaka medija i javnosti najavljeno je ispravljanje takve odredbe.

organizacija. Upravni nadzor provodi ministarstvo nadležno za poslove opće uprave, a inspekcijski nadzor nad radom udruge obavlja ured državne uprave.

Zakon o udrugama (čl. 35.) je predvidio i 5 razloga koji mogu dovesti do zabrane djelovanja udruge:

1. ako udruga svojim djelovanjem nasilno ugrožava demokratski ustavni poredak, te neovisnost, jedinstvenost i teritorijalnu cjelovitost Republike Hrvatske,

2. ako je djelovanje udruge usmjereno na druge aktivnosti koje su zabranjene Ustavom ili zakonom,

3. ako udruga obavlja djelatnosti koje nisu u skladu s ciljevima utvrđenim statutom (čl. 5. st. 1.),

4. ako je to potrebno radi zaštite sloboda i prava drugih osoba,

5. ako je to potrebno radi zaštite zdravlja i javnog morala.

Novčane prekršajne kazne za kršenje odredbi **Zakona o udrugama** kreću se od 1.000,00 do 10.000,00 kuna za udrugu i od 500,00 do 5.000,00 kuna za odgovornu osobu udruge.⁴²

5. 2. Koncesije za sportske luke

Osim za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, koncesija se može ishoditi i za tzv. posebnu upotrebu. Tako ZPDML (čl. 19. st. 1.) pod posebnom upotrebom pomorskog dobra smatra i gradnju na pomorskom dobru građevina za potrebe vjerskih zajednica, za obavljanje djelatnosti na području kulture, socijalne skrbi, odgoja i obrazovanja, znanosti, informiranja, **športa**, zdravstva, humanitarnih djelatnosti i druge djelatnosti koje se ne obavljaju radi stjecanja dobiti. Iz toga slijedi da sportska udruga može na posebno korištenje dobiti pomorsko dobro u koncesiju za obavljanje svoje djelatnosti – koncesiju za sportsku luku.

Najvažnija razlika između gospodarskog korištenja i posebne upotrebe pomorskog dobra leži u ZPDML (čl. 17. st. 1. i 2.) po kojem se koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra (npr. za LNT) daje na temelju provedenoga **javnog prikupljanja ponuda (natječaj)**, a koncesija za posebnu upotrebu pomorskog dobra (npr. za sportske luke) daje se **na zahtjev (nema natječaja)**.

Kao i sve zakonske odredbe, tako i ova, samo ako se ne zloupotrijebi ima svoj puni smisao. Naime, posebna je upotreba tom odredbom izuzeta iz tržišnih principa koji opravdano vladaju kod gospodarskog korištenja pomorskog dobra gdje se svi zainteresirani natječu, a dobiva onaj tko ponudi više (najčešće u novcu). Posebna upotreba (a time i koncesija za sportske luke) zaštićena je od spomenutog golog tržišnog principa jer je i ZPDML (čl. 28.) propisao kako se naknada za koncesije

⁴² Gledajući iz kuta onih „organizacija“ kojima je udruga krinka pod kojom obavljaju svoja unosna gospodarska poslovanja, ove kaznene odredbe doimaju se smiješno male.

dane radi posebne upotrebe pomorskog dobra (sportske luke i ostale predviđene) određuje u **simboličnom iznosu**.⁴³

Koncesija se sportskim udrugama ne daje da bi se od njih zaradilo koncesijom, već da se potakne njihova dotadašnja pozitivna prethodna aktivnost i olakša ostvarenje zacrtanih planova usmjerenih ka općedruštvenoj dobrobiti od djelovanja udruge kojoj se onda, bez javnog natječaja, uz minimalnu cijenu daje koncesija.

Problem nastaje kada se na tim principima dobije koncesija za sportsku luku, a onda se dijelom počne koristiti u gospodarske svrhe.

Uredba o koncesijama (čl. 24. - 30.) propisuje kako je za sportske luke (vrsta posebne upotrebe pomorskog dobra) davatelj koncesije:

- na rok do 99 godina, (za objekte državnog značaja tj. u ovom slučaju za sportske luke s više od 200 vezova u moru), je Vlada Republike Hrvatske s tim da prethodni postupak provodi Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (sada Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture).
- na rok do 20 godina (za objekte županijskog značaja, u ovom slučaju za sportske luke s manje od 200 vezova u moru), je županijska skupština (prije županijsko poglavarstvo), a prethodni postupak provodi nadležno upravno tijelo u županiji.⁴⁴

Koncesija za sportsku luku daje se na temelju pisanog zahtjeva (sportske udruge, jer se samo njima može dodijeliti) koji se podnosi spomenutom nadležnom tijelu za provođenje postupka koncesije (županija ili ministarstvo ovisno o značaju tj. broju vezova sportske luke),

Zahtjev mora sadržavati:

- ime, prezime i prebivalište, odnosno naziv i sjedište podnositelja zahtjeva;
- idejno rješenje i/ili izjavu o namjeni upotrebe pomorskog dobra;
- očitovanje nadležnog tijela za prostorno uređenje o značaju objekta za koji se traži posebna upotreba i očitovanje o usklađenosti idejnog rješenja s prostorno-planskom dokumentacijom.

⁴³ Iz ovoga su izmjenama i dopunama ZPDML (vidi "Narodne novine" br. 141/06, čl. 5.) opravdano izuzeti infrastrukturni objekti za koje vrijede naknade za gospodarsku upotrebu pomorskog dobra. Napominjemo kako se prije izmjena i dopuna ZPDML za infrastrukturne gradnje koje se svrstavaju pod posebnu uporabu također određivala simbolična naknada pa je privatizacijom nekada državnih poduzeća (prvenstveno telekoma, a u budućnosti i drugih) postalo nelogično da oni ubiru ekstra profite, a ne plaćaju primjerenu naknadu lokalnoj, regionalnoj ili pak državnoj razini. Nije bilo razloga da jedna marina (gospodarsko korištenje pomorskog dobra) plaća mnogo veće naknade, nego što telekom plaća za kablove (posebna uporaba) iako ima mnogo veći profit. Sada, iako ostaje pod posebnu uporabu, infrastrukturna naknada se plaća po istom principu tj. kao za gospodarsko korištenje što je dobro rješenje i zaštita javnog interesa.

⁴⁴ **Uredba o koncesijama** spominje i slučaj koncesije posebne namjene za objekte lokalnog značaja, na rok do 20 godina, koju daje općinsko ili gradsko vijeće, a prethodni postupak provodi nadležno tijelo u općini/gradu. Kako sportske luke ne mogu biti od lokalnog već samo županijskog ili državnog značaja njima koncesiju ne može davati općinsko ili gradsko vijeće (mogu samo ako im na njihov zahtjev županijska skupština da ovlaštenje za davanje koncesije na njihovom području).

Uredba o koncesijama propisala je i način ocjenjivanja ponuda za sportske luke ukoliko ih bude više za isto područje.⁴⁵ Kada nadležno tijelo za provođenje postupka koncesije zaprimi pisani zahtjev, u roku od 30 dana mora provjeriti je li područje određeno i upisano kao pomorsko dobro. U daljnjem roku od 8 dana, mora ili izvijestiti podnositelja zahtjeva o eventualnoj nemogućnosti davanja koncesije za posebnu upotrebu (uz obrazloženje) ili pak ovlastiti podnositelja zahtjeva da podnese zahtjev za izdavanjem lokacijske dozvole ili pokrene postupak izrade detaljnog plana. Nakon ishoda lokacijske dozvole ili izrade detaljnog plana nadležno tijelo za provođenje postupka koncesije izradit će prijedlog odluke o dodjeli koncesije i dostaviti je davatelju koncesije.

Kada se ispune uvjeti iz odluke o koncesiji pomorskog dobra za posebnu upotrebu, sklapa se ugovor o koncesiji. Sportska udruga koncesijom dodijeljenu sportsku luku mora koristiti sukladno odluci i sklopljenom ugovoru o koncesiji, te je održavati prema njezinoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj. Osim ovih posebno istaknutih odredbi koje se odnose na luke posebne namjene (time i sportske luke), na sva ostala pitanja koja se odnose na sportske luke primjenjuju se odredbe o koncesijama na pomorskom dobru.⁴⁶

5.3. „Nasljeđivanje“ vezova

Postavlja se i dodatno pitanje ako promatramo praksu poslovanja i raspolaganja vezovima u pojedinim sportskim lukama. Vrijedi li za ovlaštenike koncesija u sportskim lukama načelo „*Nemo plus iuris ad alium transfere potest quam ipse habet (lat.)*“ - Nitko na drugoga ne može prenijeti više prava nego što sam ima.“ Ako vrijedi, kako onda sportske luke mogu potpisivati ugovore po kojima se omogućavaju doživotno i nasljedno korištenje vezova kada njihova koncesija traje mnogo kraće. Ne radi li se tu o klasičnom tvz. izdavanju mjenice bez pokrića.⁴⁷

⁴⁵ Vidi čl. 21. **Uredbe o koncesijama**, B. Koncesije za luke posebne namjene.

⁴⁶ Vidi ZPDML čl. 80.-82.

⁴⁷ Vidi izvadak iz Pravilnika o korištenju veza u lučici Kluba športskog ribolova „Giričić“ Kaštel Gomilica (www.giricic.hr/documents/Pravilnik-o-vezovima.pdf):

Članak 2.

(1) **Pravo na korištenje veza može biti trajno – na neodređeno vrijeme** i privremeno – na određeno vrijeme.

(2) O stjecanju trajnog prava korištenja veza, član Kluba zaključuje ugovor sa Klubom.

(3) Tekst ugovora utvrđuje Upravni odbor Kluba.

Članak 33.

(1) **Trajno pravo korištenja veza iza smrti člana pripada njegovim nasljednicima.**

(2) Nasljednik trajno pravo korištenja veza stječe pravomoćnim rješenjem o nasljeđivanju.

(3) Ukoliko je više osoba ostvarilo pravo na vez temeljem rješenja o nasljeđivanju, nasljednici su dužni između sebe odrediti osobu na kojoj će se voditi trajno pravo korištenja veza.

Članak 40.

Ukoliko Klub prestane sa radom i nema pravnog sljednika ili pravni sljednik nema djelatnost

U praksi je normalno i logično da je vez nasljedna kategorija, koju ovlaštenik koncesije za sportsku luku unaprijed ugovorno obećava nasljednicima korisnika veza čime na njih prenosi prava koja nema. Nitko i ne postavlja pitanje što će biti ako sadašnji ovlaštenik nakon isteka ne dobije produljenje koncesije te kolika je onda valjanost tih ugovora o nasljeđivanju i trajnom korištenju. Uvriježeno je shvaćanje da će isti koncesionar uvijek dobivati produljenje koncesije i da će na toj lokaciji uvijek biti sportska luka u ovom obliku. Je li ispravna praksa dobivanja veza (na atraktivnijim pozicijama pomorskog dobra) kojeg se uz simbolične naknade trajno koristi i nasljeđuje na svoja pokoljenja, bez obzira što se radi o općem dobru. Bila bi ispravna kada bi takvu mogućnost imali svi, (ili barem oni koji su zajednici spremni više platiti). U tržišnoj ekonomiji (kakvu smo sami izabrali) ovakva praksa vjerojatno i nije najlogičnije rješenje.

5. 4. Plovila u sportskim lukama

ZPDML (čl. 81. st. 3.) propisuje da se **sportska luka može koristiti samo za članove udruge**, te u obavljanju djelatnosti ne može stjecati dobit.⁴⁸

O plovilima koja mogu legalno boraviti u sportskim lukama govori *Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene* (čl. 10. st. 1 toč. 4.) koja definira sportsku luku kao **luku koja služi za vez brodice upisanih u hrvatski očevidnik brodice s namjenom sport i rasonoda, a koje brodice su u vlasništvu članova udruge ili same udruge koja ima koncesiju za luku.**⁴⁹ **Valja napomenuti kako je Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene donesena prije novog Pomorskog zakonika⁵⁰ kada je na snazi bio stari Pomorski zakonik⁵¹** pa su definicije brodice bitno različite. To treba uzeti u obzir kada tumačimo pojam brodice koja se može vezati u sportskoj luci iz *Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene*.

Jednostavnije je odrediti skupinu plovila koja ne smije biti na vezu u sportskoj luci, a to su sva plovila gospodarske namjene i ona koja su vlasništvu osoba (pravni i fizičkih) koje nisu članovi Udruge koja je ovlaštenik koncesije.

u svezi športskog ribolova, nautike, jedrenja, ronjenja i drugih športskih djelatnosti na moru i u svezi s morem, član Kluba može slobodno raspolagati sa dijelom plutajućeg pontona u skladu sa suvlasničkim pravom kojeg je ugovorom prenio na Klub.

⁴⁸ Vidi Nacrt prijedloga ZPDML tadašnjeg Ministarstva pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske od 16. lipnja 2003. (Obrazloženje), (čl. 81. st. 3.). Donošenje takve odredbe se opravdavallo onemogućivanjem da se sportske luke pretvore u luke nautičkog turizma. Već je tada uočena opasnost od takvog ponašanja, a očekivanja su bila ispravna.

⁴⁹ Kako po *Zakonu o udrugama* (čl. 4. st. 1.) „Svaka poslovno sposobna fizička osoba i pravna osoba može, pod jednakim uvjetima utvrđenim ovim Zakonom i statutom udruge, postati članom udruge“, slijedi da i plovilo u vlasništvu pravne osobe može biti u sportskoj luci, ako je namijenjeno sportu i rasonodi i ako je ta pravna osoba član udruge.

⁵⁰ Vidi “Narodne novine“ br. 181/04, 76/07 i 146/08.

⁵¹ Vidi “Narodne novine“ br. 17/94 i 43/96.

5. 5. Negativne pojave u praksi poslovanja sportskih luka

U sportskim lukama se gotovo u pravilu mogu naći na vezu plovila kojima tu nije mjesto, bilo da se radi o onima u vlasništvu fizičkih osoba koje nisu (mogu biti) članovi sportske udruge i koji ih na osnovu koncesijskih odobrenja od općina i gradova daju u najam, (plovila nisu isključivo namijenjena rasonodi i sportu) ili su pak (još teži prekršaj) u vlasništvu različitih čarter kompanija (pravnih osoba, leasing društava) i registrirane za gospodarsku djelatnost. Vlasnici takvih plovila doduše plaćaju tzv. “komercijalnu cijenu veza“ koja je višestruko veća od onih za “obične članove“, a sve se pravda potrebom prikupljanja više novca za potrebe sportskog društva i ulaganja u infrastrukturu. Iako je riječ o protuzakonitoj djelatnosti, takvih komercijalnih vezova (i plovila koji ne bi smjeli biti u sportskim lukama) sve je više. Samu činjenicu da se u sportskim lukama nalaze plovila gospodarske namjene lako je utvrditi i dokazati i najobičnijem promatraču u sportskoj luci. Nije potrebno kontrolirati dokumente jahte ili brodice **jer se one za gospodarske namjene, od onih za osobne potrebe, razlikuju po svojim brojčano-slovnim oznakama, koje moraju imati jasno istaknute.**⁵²

Vezovima u sportskim lukama se trguje na crnom tržištu pa nije rijetkost da prodajom određenog plovila u praksi i vez mijenja “vlasnika“ što naravno nije dozvoljeno statutom sportske luke jer se pravno ne može kupiti vez, niti se pravo na vez može prenijeti na nekog drugog kupovinom brodice na vezu.⁵³

U sportskim je lukama sve više velikih i skupih jahti bogatih vlasnika koji imaju novca za plaćanje veza u marinama (koje su za takva plovila i takve klijente i sagrađene) dok brojni (bitno siromašniji) drugi građani nemaju gdje vezati svoje brodice, a upravo je za takve “obične“ brodice sportska luka i namijenjena. Sama ta činjenica pokazuje da nešto nije u redu sa praksom poslovanja. Olakšavajuća je okolnost to što u marinama nema dovoljno mjesta u odnosu na potražnju za vezovima iako je čekanje na vez daleko veće u sportskoj luci prvenstveno zbog atraktivnijih financijskih uvjeta. Planirano povećanje broja vezova u marinama

⁵² Vidi čl. 39. *Pravilnika o brodicama i jahtama* “Narodne novine“ br. 27/05, 57/06 80/07 i 18/09

(1) Oznaku brodice čine dva slova koja označavaju ime luke upisa i broj koji označava redni broj pod kojim je brodica upisana u očevidnik brodica.

(2) Na brodicama **za osobne potrebe** oznaka brodice se ispisuje tako da se **prvo ispiše slova oznaka luke upisa** u kojoj je sjedište lučke kapetanije ili ispostave kod koje je brodica upisana, **a nakon toga redni broj** iz očevidnika brodica.

(3) Na brodicama **za gospodarske namjene** oznaka brodice se ispisuje tako da se **prvo ispiše redni broj** iz očevidnika brodica, **a nakon toga slova oznaka imena luke upisa.**

(4) Na javnim brodicama oznaka brodice se ispisuje tako da se prvo ispiše slova oznaka »RH« zatim redni broj iz očevidnika brodica, te slova oznaka imena luke upisa.

(5) Slovne oznake luka upisa daju se u Dodatku 5. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

⁵³ Česta je praksa da se kupi mala barka od korisnika veza i tako se dođe do mjesta u sportskoj luci. Onda se pokuša i često legalizira takva promjena korisnika veza. Slijedi promjena malog veza za veći unutar sportske luke (ako postoji) ili se pak čeka nadogradnja i proširenje sportske luke. Tako često izgleda put od veza za malu brodicu do onog mnogo većeg gdje se dovede jahta zbog koje se i krenulo u kupnju brodice.

za novih 15000 vezova⁵⁴ otklonit će većim dijelom razloge kojima se pravda nazočnost gospodarskih plovila u sportskim lukama, a tada će (ukoliko plovila gospodarske namjene ne prebace u marine) „isplivati“ oni pravi razlozi koji su već spomenute financijske prirode.

Zbog sve većih i skupljih brodova u sportskim lukama oko njih se podižu sve veće ograde i posredno ili neposredno se otežava pristup pomorskom dobru svima, osim vlasnicima plovila. Međutim, ovlaštenici koncesije i svi oni vlasnici plovila u sportskim lukama trebali bi imati na umu da sportska luka nije, niti će ikada biti njihovo vlasništvo, već su dobili privilegij na pomorskom dobru (na vrlo atraktivnim lokacijama), a za to ne plaćaju primjerene novčane naknade (u odnosu na ostale koncesionare koji bi vrlo rado i ta područja koncesionirali za marine plaćajući mnogo veću naknadu). Zato onda trebaju imati „pozoran i prijateljski“ stav prema okolini i svima koji su im taj privilegij dozvolili. U protivnom bi povlasticu jeftinog smještaja i veza plovila trebali izgubiti. Oko sportskih luka ne bi trebalo biti prevelikog ograđivanja i zabrana pristupa što se donekle može tolerirati npr. u marinama koje za to „masno“ plaćaju lokalno regionalnoj zajednici i državi.⁵⁵

Nije zanemariva ni ekološka komponenta u djelovanju sportskih luka koja je također pod upitnom kontrolom kako ovlaštenika koncesije tako i nadležnih državnih struktura. Velika je razlika (negativna) proći nekom sportskom lukom ili marinom (nekom drugom lukom) za vrijeme priprema brodova za sezonu. Tada sportske luke plivaju u bojama i zauljenim vodama, a sve zbog ležernijeg shvaćanja i primjenjivanja propisa vezanih i uz tu problematiku, te tolerancije prema sportskim lukama (u odnosu na ostale luke), od strane nadležnih za provođenje propisa.⁵⁶ Sportske luke također nisu imune od građevinskih zahvata na pomorskom dobru koje prelaze okvire planiranog u prostoru ili pak ne poštuju proceduru, a sve u cilju dobivanja većeg broja vezova.

Koja je razlika za „običnog čovjeka“ (šetača i prolaznika) kada mu netko onemogućiti pristup i „okupira“ pomorsko dobro za sportsku luku ili za marinu ili pak za „privatnu plažu“. U praksi nikakva, ali treba zato usporediti koliko za to široj zajednici plaća po metru kvadratnom zauzete površine sportska luka, koliko marina, a koliko za to plaćaju tajkuni sa koncesijama za plažu. Ako usporedimo

⁵⁴ Vidi *Strategiju razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.*, op. cit., str. 21.

⁵⁵ Sportska luka Zenta u Splitu je ogradila (nelegalno) i onemogućila pristup šetačima prema najskupljim plovilima koja se nalaze u toj sportskoj luci i čija je legalnost vezivanja vrlo upitna. Osim fizičke barijere posađena je i živica koja će zakloniti čak i pogled na more i brodove.

⁵⁶ Treba napomenuti kako su (čl. 83. ZPDML) lučka uprava i ovlaštenici koncesije u lukama posebne namjene dužni opremiti luku odgovarajućim uređajima za rukovanje i prihvatanje krutog i tekućeg otpada, ostatke tereta s broda, zauljenih voda i fekalija kako su definirane odredbama MARPOL konvencije 73/78 (MARPOL 73/78 je međunarodna Konvencija za sprečavanje onečišćenja s brodova iz 1973., koja je izmijenjena Protokolom iz 1978. i svim kasnijim izmjenama i dopunama) što također treba primjenjivati i kontrolirati kao i naplaćivati (čl. 113. ZPDML) novčanu kaznu od 10.000,00 do 50.000,00 kuna za lučku upravu, odnosno ovlaštenika koncesije (od 5.000,00 do 10.000,00 kuna odgovorna osoba ovlaštenika koncesije) ako ne opremi luku spomenutim uređajima i opremom.

novčane iznose koje davatelji koncesija ubiru od izgrađenih marina na kopnu, a koja iznose minimalno 10 kn/m² zauzete površine i minimalno 4% od ukupnog prihoda, te usporedimo sa iznosima koncesijskih davanja od sportskih luka na kopnu koje plaćaju 0.6 kn/m² i 20% od članarine (najčešće vrlo mali mjesečni iznosi), vidimo veliku razliku u novcu koji se gubi, ne računajući još višestruko veće pozitivne multiplikatorne učinke LNT na gospodarstvo. Početni iznos stalnog dijela koncesijske naknade (i za sportske luke i za marine) izračunava se prema zauzetim metrima kvadratnim, a prema sljedećim početnim cijenama koje su bitno povoljnije za sportske luke:⁵⁷

	KOPNO i 2. SKUPINA OTOKA	KOPNO i 1. SKUPINA OTOKA
SPORTSKE LUKE	0.6 kn/m ²	0.484 kn/m ²
POSTOJEĆE I IZGRAĐENE MARINE	10 kn/m ²	8 kn/m ²

*1. i 2. skupina otoka određene su Zakonom o otocima.*⁵⁸

I promjenjivi dio koncesijske naknade je mnogo niži za sportske luke u odnosu na marine. Tako se početni iznos promjenjivog dijela koncesijske naknade za postojeće i izgrađene marine obračunava u postotku od prihoda ponuditelja, a iznosi 4 % od prihoda ponuditelja. Početni iznos promjenjivog dijela koncesijske naknade za sportske luke iznosi 20% od ukupnog iznosa svih ubranih godišnjih članarina.

5.6. Promjena regulacije poslovanja sportskih luka

Država (nadležno ministarstvo) bi dodatnim propisima (prvenstveno podzakonskim aktima) trebala u odnosu na sadašnje stanje detaljnije i jasnije

⁵⁷ Treba također spomenuti i odredbu iz *Uredbe o koncesijama* (čl. 3.) po kojoj u slučaju da se za vrijeme trajanja koncesijskog ugovora promijeni srednji tečaj Hrvatske narodne banke za kunu, u odnosu na EUR i to za +/- 3%, mijenja se i iznos stalnog dijela koncesijske naknade sukladno promjeni tečaja. Pretpostavka je da se ovim htjelo osigurati od inflacije iznos stalnog dijela koncesijske naknade obzirom na dugoročnost ugovora, ali i ova će odredba ulaskom u EU (i uvođenjem eura) postati nepotrebna.

⁵⁸ Podjela otoka na skupine iz *Zakona o otocima* "Narodne novine" br. 34/99, 149/99, 32/02. i 33/06 na koje se poziva *Uredba o koncesijama* pri utvrđivanju kriterija za određivanje koncesijske naknade u potpunosti je doživjela promjene prilikom zadnje izmjene i dopune Zakona o otocima koja je donesena nakon *Uredbe o koncesijama* pa je ovakvo kategoriziranje za koncesijsku naknadu neprimjereno i nužno ga je promijeniti sukladno izmjenama i dopunama iz 2006. koje također nisu ni ujednačene ni zadovoljavajuće (uspust rečeno sprema za još jedna izmjena i dopuna ili čak novi Zakon o otocima što bi trebalo opet utjecati na administrativnu podjelu otoka).

razraditi pravila koja vrijede u načinu rada sportskih luka. Ta bi detaljnije propisana pravila udruge morala ugraditi u svoj statut i poštivati ih.

Dvije su varijante:

- da se u duhu sadašnjih pravnih rješenja preciznije propišu odredbe koje bi omogućile bolje provođenje postojećih propisa i spriječile bilo kakvu komercijalizaciju sportskih luka.
- da se legalizira postojanje komercijalnih vezova (kao dio ukupnih kapaciteta u sportskoj luci) što bi bio veliki zaokret i promjena u odnosu na sadašnje propise.

5.7. Aktualni propisi i provođenje postojećih pravnih rješenja za sportske luke

Ako je procjena nadležnih tijela da postojeće zakone i druge propise vezane uz regulativu poslovanja sportskih luka ne treba mijenjati jer su usklađeni sa europskim smjernicama i strategijom rada u tom sektoru, treba prići dovođenju stanja na tom dijelu pomorskog dobra doslovno sukladno s postojećim propisima, umjesto da se toleriraju svima poznate protupravne djelatnosti u dijelu sportskih luka.

Ako se žele očuvati postojeći principi koji ne dozvoljavaju komercijalizaciju dijela sportskih luka i njihovo pretvaranje u „mini LNT“ u koje se vezuju i oni koji se nemaju pravo vezivati u sportskim lukama, i koji bi po sadašnjim propisima trebali biti isključivi gosti LNT, potrebno je podzakonskim aktima dodatno pojačati i naglasiti pravila ponašanja u sportskim lukama koja se danas na sve moguće načine zaobilaze. To se može učiniti na način da se propišu **obvezne periodičke kontrole nadležnog tijela u sportskim lukama** koje bi osigurale da se u njima vezuju samo plovila članova sportskog društva i to samo u vlasništvu fizičkih osoba ili u vlasništvu sportskog društva. Plovila u vlasništvu pravnih osoba i sva druga plovila gospodarske namjene (ako je i u vlasništvu fizičke osobe) treba usmjeravati u LNT i komunalne luke (dok god postoje vlasnici plovila za sport i razonodu bez mjesta za vez u sportskoj luci).

Treba ukinuti praksu različitih cijena koje se naplaćuju lokalnom stanovništvu ovisno jesu li na komercijalnom vezu ili ne. Za lokalno stanovništvo takvu diskriminaciju treba iskorijeniti. Jedina bi razlika trebala biti obzirom na karakteristike broda. Treba uspostaviti jedinstven propis kako doći do vezova koji bi vrijedio za sve sportske luke. Vezove treba dodjeljivati javnim natjecajima uz stalnu kontrolu njihovog korištenja, za što odgovornost treba jasnije prenijeti na ovlaštenika koncesije.

Treba u svakoj sportskoj luci inspeksijskim nadzorom utvrditi poštiju li se propisana pravila i obzirom na rezultate poduzeti određene korake ako se već ne želi postojeće stanje legalizirati promjenama propisa. Kontrola se može poboljšati i usporednom provjerom popisa i mjesta vezivanja za plovila čiji vlasnici imaju

koncesijsko odobrenje za čarter ili neku drugu gospodarsku djelatnost. Na kraju, kako se na sva pitanja koja se odnose na sportske luke (a nisu posebno uređena), primjenjuju odredbe o koncesijama na pomorskom dobru, treba posvetiti jednaku pažnju kontroli i provođenju propisa u sportskim lukama kao i na ostalim dijelovima pomorskog dobra, u cilju promjene uvriježene prakse, koja dozvoljava sportskim lukama da budu oaze u kojima se toleriraju određena kršenja propisa, pred kojima se zatvaraju oči, umjesto da se prekršaji ili sankcioniraju ili da se pak promijene propisi po kojima bi određene spomenute pojavnosti bile legalizirane.

5. 8. Opoziv, oduzimanje i prestanak koncesije

Svi oni ovlaštenici koncesije (kako u sportskim tako i u drugim lukama) koji krše propise ili uvjete iz ugovora o koncesiji suočeni su s mogućnošću prijevremenog gubitka prava koja su im dodijeljena koncesijskim ugovorom.

Kako bi se zaštitio javni interes, omogućilo svrsishodno korištenje pomorskog dobra te spriječilo moguće malverzacije i nepoštivanja koncesijskog ugovora, ZPDML predvidio je institut opoziva i oduzimanja koncesije koji su na raspolaganju davatelju koncesije da se zaštiti od “neodgovornog“ ovlaštenika koncesije.

Opoziv koncesije (čl. 29. ZPDML) najdrastičnija je mjera koja davatelju koncesije omogućava da bez obzira na ugovor o koncesiji, dodijeljenu koncesiju može u svako doba opozvati u cijelosti ili djelomično, kad to zahtijeva interes Republike Hrvatske.⁵⁹ Ovakva mogućnost izuzetno je dobra i pozitivna jer u svakom trenutku omogućava da se, između ostalog, eventualne zlouporabe te nepovoljni i po javni interes štetni (a potpisani) ugovori o koncesiji opozovu. Odredba omogućuje da se eventualne velike (a počinjene) greške ipak naknadno isprave. Kako bi se u ovakvim slučajevima (opoziva) zaštitio ovlaštenik koji je na osnovi koncesije izgradio građevinu na pomorskom dobru, omogućeno mu je da u cijelosti ima pravo na naknadu troškova za takvu građevinu (koja je pripadnost pomorskog dobra) u razmjeru prema vremenu za koje je prikraćen u korištenju koncesije, s tim da naknada ne može premašiti vrijednost građevine u trenutku opoziva, umanjenu za iznos ostvarene amortizacije. Zaštićeni su i ovlaštenici kojima se koncesija samo djelomično opozove. Oni pak onda imaju pravo da se djelomično opozvane koncesije odreknu u cjelini. Odreknuće moraju izjaviti davatelju koncesije u roku od 30 dana od dana su primili izjavu davatelja o djelomičnom opozivu.

Opoziv kao drastičnu mjeru ne treba koristiti za rješavanje problema nelegalne prakse poslovanja u dijelu sportskih luka, jer situacija ipak nije toliko ozbiljna i zabrinjavajuća i jer postoje drugi predviđeni postupci koji su lakše ostvarivi.

⁵⁹ Interes Republike Hrvatske utvrđuje Hrvatski sabor. Eventualne zlouporabe ovog instituta od davatelja koncesije nisu izvjesne ni vjerojatne jer nije jednostavno prikupiti većinu u Saboru, a uz to, transparentnost i javnost postupka zajamčena je na ovoj razini što nije uvijek slučaj kao u postupku dodjele koncesije na nižim razinama.

Za razliku od opoziva koncesije gdje su razlozi opoziva navedeni općenito kroz sintagmu “kad to zahtijeva interes Republike Hrvatske koji utvrđuje Hrvatski sabor“, u situacijama reguliranim čl. 30. ZPDML nabrojani su slučajevi u kojima se može **koncesija oduzeti**, bez prava na naknadu ovlašteniku koncesije, zbog raskida ugovora.

Istih je 6 razloga zbog kojih bi se mogla oduzeti koncesija sportskim lukama (kao i svim drugim ovlaštenicima koncesije). Odluku o oduzimanju donosi davatelj koncesije, a razlozi za oduzimanje bez prava na naknadu su:

1. ako ovlaštenik koncesije ne izgradi u određenom roku građevine ili druge objekte za koje mu je dana koncesija,

2. ako se ovlaštenik koncesije ne pridržava odredaba ovoga zakona i propisa za njegovo izvršavanje ili ne provodi uvjete koncesije,

3. ako ovlaštenik koncesije ne iskorištava koncesiju ili je iskorištava za svrhe za koje mu nije dana ili preko mjere određene u koncesiji,

4. ako ovlaštenik koncesije bez odobrenja izvrši na pomorskom dobru označenom u koncesiji radnje koje nisu predviđene u koncesiji ili su u suprotnosti sa odobrenim projektom,

5. ako ovlaštenik koncesije neuredno plaća naknadu za koncesiju (kada dva puta uzastopce ne plati koncesijsku naknadu),

6. ako ovlaštenik koncesije ne održava ili nedovoljno održava i zaštićuje pomorsko dobro obzirom na način predviđen u ugovoru o koncesiji.

U prethodno nabrojanim slučajevima poziva se ovlaštenik koncesije da se u određenom roku izjasni o razlozima zbog kojih mu se namjerava oduzeti koncesija.⁶⁰

Od tih 6 razloga zbog kojih se koncesija može oduzeti, velika većina sportskih luka “zadovoljava“ sljedeća tri zbog kojih bi im davatelj mogao (i trebao) oduzeti koncesiju jer se:

ne pridržavaju odredaba ZPDML i propisa za njegovo izvršavanje ili ne provode uvjete koncesije,

jer iskorištavaju koncesiju za svrhe za koje im nije dana ili preko mjere određene u koncesiji,

jer su bez odobrenja izvršili na pomorskom dobru označenom u koncesiji radnje koje nisu predviđene u koncesiji ili su u suprotnosti sa odobrenim projektom.

Međutim, u ovim se slučajevima (kao i svim ostalim predviđenim za oduzimanje) koncesija ne oduzima automatski, utvrđenjem kršenja navedenih propisa, već se

⁶⁰ Osim ovih 6 navedenih razloga za oduzimanje koncesije, u ZPDML nalaze se u drugim člancima još neke situacije koje mogu dovesti do oduzimanja koncesije od strane davatelja. Tako npr. po čl. 34. ZPDML, ako založni vjerovnik ili osoba na koju je prenio koncesiju ne ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije i ne dobije suglasnost davatelja koncesije, koncesija se oduzima. Isto tako po čl. 32. ZPDML ako davatelj koncesije ne potvrdi koncesiju nasljednicima te sljednicima pravne osobe ovlaštenika koncesije koji je umro (fizička osoba) koncesija se također oduzima. U ova dva slučaja nije ništa eksplicitno navedeno o eventualnom pravu na naknadu za oduzetu koncesiju.

poziva ovlaštenik koncesije da se u određenom roku izjasni o razlozima zbog kojih mu se namjerava oduzeti koncesija, što znači da se često može dobiti još jedna prilika za dovođenje stanja u red, a bez oduzimanja koncesije što je pravac djelovanja u kojem treba ići. Ukoliko se stanje ne popravi i razlozi pokretanja postupka oduzimanja koncesije se nastave, davatelj koncesije treba donijeti odluku o oduzimanju koncesije. Koncesiju treba oduzeti raskidom ugovora o koncesiji (koncesija prestaje) pri čemu ovlaštenik koncesije nema pravo na naknadu zbog raskida ugovora, a sve u skladu sa ZPDML i pratećim propisima.

Za ovakve je slučajeve zakonodavac također utvrdio (čl. 112. ZPDML) novčanu kaznu od 50.000,00 do 100.000,00 kuna kojom će se kazniti za prekršaj ovlaštenik koncesije (od 5.000,00 do 10.000,00 kuna odgovorna osoba u pravnoj osobi) ako pomorsko dobro ne koristi u skladu s odlukom i ugovorom o koncesiji. Također je teoretski moguće zbog kršenja zakona zabraniti rad sportske udruge koja je bila ovlaštenik koncesije za sportsku luku u kojoj se kršio zakon.⁶¹

Kako bi se objektivno utvrdile činjenice na pomorskom dobru vezano uz izvršavanje koncesijskog ugovora ustanovljeno je posebno tijelo za svaku koncesiju koje osigurava da se ugovorne stavke pravilno interpretiraju i provode u praksi. Postupak praćenja i izvršavanja koncesije uređen je *Uredbom o koncesijama* (čl. 7.-10.). Tako u svrhu praćenja izvršavanja odluka i ugovora o koncesijama, davatelj koncesije mora ustrojiti četveročlano povjerenstvo, koje se sastoji od po jednog predstavnika Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, Ministarstva financija, Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva i jednog predstavnika Ministarstva zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva.⁶² Povjerenstvo mora podnijeti izvješće davatelju koncesije najmanje jedanput godišnje, a o eventualno uočenim radnjama koje mogu dovesti do oduzimanja koncesije (i drugim nepravilnostima) pisanim putem i bez odlaganja mora izvijestiti davatelja koncesije, koji onda poziva ovlaštenika da se izjasni o razlozima zbog kojih mu se može oduzeti koncesija, te ga poziva da uskladi svoje postupanje s ugovorom o koncesiji.⁶³ Ako ovlaštenik koncesije u ostavljenom roku ne ukloni posljedice i ako ne uspostavi stanje kakvo odgovara ugovornim odredbama i ZPDML, davatelj

⁶¹ Sukladno čl. 35. st. 1. toč. 2. *Zakona o udrugama* djelovanje udruge zabranit će se ako je usmjereno na druge aktivnosti koje su zabranjene Ustavom ili zakonom. Kako ZPDML čl. 81. st. 3. propisuje da se sportska luka može koristiti samo za članove udruge i u obavljanju djelatnosti ne može stjecati dobit, a najčešći prekršaj u sportskim lukama je da se ne koriste samo za članove udruge, onda takvo djelovanje predstavlja kršenje zakona što se može dovesti u vezu s navedenim razlogom zabrane djelovanja sportske udruge iz *Zakona o udrugama*.

⁶² Četvrti član, predstavnik Ministarstva zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, u *Uredbi o koncesijama* je naknadno dodan izmjenama i dopunama "Narodne novine" br. 39/06 što bi trebalo ojačati ekološka i prostorno planska poštivanja propisa od strane ovlaštenika koncesije koja još uvijek nisu zadovoljavajuća i u skladu s potpisanim ugovorima o koncesijama. I dalje se gradi i koristi (iako manje nego prije) više od dozvolama predviđenog, a sama ekološka komponenta tradicionalno se nedovoljno kontrolira. Napominjemo također kako su se promijenila imena ministarstava iz kojih dolaze članovi povjerenstva za praćenje i izvršavanje koncesija u novoj vladi (od 2008.), ali time suština nije promijenjena.

⁶³ Rok je 30 dana od dana dostave poziva ako u odluci i ugovoru o koncesiji nije određen drugi rok. Umjesto "ako u odluci i ugovoru o koncesiji nije određen drugi rok" bolje bi bilo da stoji "ako u odluci nije određen kraći rok".

koncesije može odlukom oduzeti koncesiju ovlašteniku. Odluka o oduzimanju koncesije mora biti u pisanom obliku i dostavljena ovlašteniku koncesije, te obavezno mora sadržavati rok za napuštanje pomorskog dobra koji ne može biti kraći od 90 dana od dana stupanja na snagu odluke o oduzimanju koncesije.

Ove jasne odredbe i proceduru (kontrolu, izvještaj, upozorenje i eventualno oduzimanje koncesije) samo treba jasno i dosljedno provoditi na svim koncesioniranim područjima, pa tako i u sportskim lukama. "Međutim, u praksi se susreću situacije kada ovlaštenik koncesije ne želi napustiti pomorsko dobro. U takvim situacijama davatelj koncesije treba po službenoj dužnosti izvršiti donesenu Odluku o oduzimanju koncesije. Prisilno izvršenje odluke o oduzimanju koncesije, odnosno iseljenje s pomorskog dobra, osim pravnih pretpostavki kao što je donošenje Zaključka o prisilnom izvršenju koncesije, zahtijeva i angažiranje tijela prinude, te svakako popisivanje svega zatečenog na pomorskom dobru. Ovdje se još treba osvrnuti i na potrebu utuženja zbog stjecanja bez osnove."⁶⁴

Stanje na terenu koje je vezano uz izvršavanje ugovora o koncesiji mogu utvrditi i osobe koje su primarno zadužene za upravni i inspekcijski nadzor na cijelom pomorskom dobru tj. koje osiguravaju provođenje ZPDML te svih sukladno njemu donesenih propisa (povjerenstvo za praćenje i izvršavanje koncesije je zaduženo (i nadležno) samo za područje pod točno određenom koncesijom). Prema ZPDML (čl. 94. i 95.) upravni nadzor provode ovlašteni državni službenici Ministarstva (Ministarstvo mora prometa i infrastrukture) i ureda državne uprave u županiji sukladno **Zakonu o sustavu državne uprave**,⁶⁵ a inspekcijski nadzor obavljaju inspektori pomorskog dobra Ministarstva i inspektori lučke kapetanije, s tim da poslove inspekcijskog nadzora pomorskog dobra mogu obavljati i ovlašteni državni službenici Ministarstva. Shodno navedenom, na nekom koncesioniranom dijelu pomorskog dobra postoji dvostruka kontrola provedbe propisa (navedenog povjerenstva i osoba nadležnih za upravni i inspekcijski nadzor) koja bi trebala paziti i osigurati provođenje zakona te pravovremeno (odmah) spriječiti različite neplanske, posebno građevinske, eskapade na pomorskom dobru koje ga (na žalost) trajno uništavaju, jer odredbe o vraćanju u prvobitno stanje,⁶⁶ (najčešće rušenjem) osim što imaju pozitivno sankcijsko-prevencijski karakter, s ekološkog stanovišta nemaju adekvatan učinak, jer obalni pojas koji je jednom devastiran bespravnom gradnjom, rušenjem te gradnje se dodatno devastira i gotovo nikad nije moguće postići i vratiti nultu stanje na pomorskom dobru. I na ovom mjestu treba pohvaliti odredbu iz izmjena i dopuna ZPDML⁶⁷ čl. 2. koja ne dozvoljava

⁶⁴ Perko, Nina: *Slučajevi nezakonitog korištenja koncesije na pomorskom dobru i posljedice takvog postupanja*: referat iz zbornika "Pomorsko dobro", Zagreb, Inženjerski biro d.d., 2006., str. 37.-38.

⁶⁵ Vidi "Narodne novine" br. 190/03 (pročišćeni tekst), 199/03, 79/07.

⁶⁶ Čl. 33. st. 3. i 4. ZPDML: "Ako netko izgradi nešto na pomorskom dobru bez koncesije, dužan je o svom trošku to otkloniti i vratiti pomorsko dobro u prijašnje stanje. Ako osoba iz stavka 3. ovoga članka ne postupi po traženju tijela koje upravlja pomorskim dobrom i u određenom roku ne preda pomorsko dobro na slobodno raspolaganje, odnosno ne ukloni prinove i građevine, odluka će se izvršiti po službenoj dužnosti, a na trošak te osobe."

⁶⁷ Vidi "Narodne novine" br. 141/06.

prijašnjim bespravnim korisnicima i devastatorima pomorskog dobra dobivanje bilo kakve koncesije dok ne podmire nastale štete.

ZPDML u čl. 31. navodi razloge koji dovode do **odluke davatelja o prestanku koncesije**. Osim prethodno opisanim oduzimanjem koncesije od strane davatelja, koncesija također prestaje i istekom vremena za koje je dana, odreknućem ovlaštenika koncesije prije isteka vremena određenog u odluci o koncesiji, smrću ovlaštenika koncesije, odnosno prestankom pravne osobe ako nasljednici, odnosno pravni slijednici ne zatraže pravodobno potvrdu koncesije, te sporazumnim raskidom ugovora o koncesiji.⁶⁸

5.9. Primjer sportske luke Bunarina

Ondašnje Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka je 05.06.2006. godine obavilo upravni i inspekcijski nadzor nad provođenjem ZPDML u dijelu koncesije za luku posebne namjene - sportsku luku Bunarina u Puli. Tada je utvrđeno da je ovlaštenik koncesije 1999. godine ishodio koncesiju na pomorskom dobru za luku posebne namjene - sportsku luku, ali je nakon toga, usprkos što koncesija glasi na sportsku luku, zatražio i ishodio Rješenje nadležnog organa državne uprave o ispunjavanju minimalnih uvjeta za pružanje turističkih usluga pristajanja plovnih objekata u luci nautičkog turizma vrste privezište. Utvrđeno je također da je u trenutku nadzora u luci boravilo 226 plovila strane državne pripadnosti.⁶⁹

U ovom je slučaju važno naglasiti rješenje državne uprave koja je dozvolila privezište unutar sportske luke na kojem se onda našlo čak 226 stranih plovila. Bilo da se radi o iskrivljenom shvaćanju, namjernom zaobilaženju ili traženju rupa u propisima ovakvo ponašanje je za svaku osudu. Žalosti činjenica da se kršenje zakona dijelom pravda izdanim rješenjima tijela državne uprave što pokazuje da i u tim segmentima usklađenosti različitih tijela treba pridodati veću pozornost. Također valja još jednom napomenuti kako bi se ovakvi prekršaji u različitim obimima mogli ustanoviti u velikom broju sportskih luka.

⁶⁸ Opoziv nije naveden kao razlog prestanka koncesije u ZPDML (a trebao bi) iako se to pretpostavlja.

⁶⁹ Podaci iz zapisnika o obavljenom upravnom i inspekcijskom nadzoru Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka u sportskoj luci "Bunarina", Klasa: 342-01/06-01/122; Ur. broj: 530-04-06-03 od 07. lipnja 2006. godine. Na osnovu utvrđenog stanja Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka naložilo je davatelju koncesije (u ovom slučaju Poglavarstvu Istarske županije) da ovlašteniku koncesije odredi rok od najviše tri mjeseca da uskladi svoje poslovanje i korištenje sportske luke sa dodijeljenom koncesijom za sportsku luku, odnosno da oslobodi luku od svih plovila pod stranom zastavom, te ujedno ukazalo na potrebu poništenja spomenutog Rješenja nadležnog organa državne uprave u Istarskoj županiji od 16. svibnja 2005. godine. Mjerama je utvrđeno da će se nakon proteka roka od tri mjeseca provesti daljnji nadzor od strane inspekcije pomorskog dobra Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, te je predloženo da se ovlašteniku koncesije oduzme koncesija ukoliko ne postupi po naloženim mjerama.

5. 10. Legalizacija komercijalizacije

Ako želi legalizirati komercijalizaciju, država može postupiti kao kod nove prakse poslovanja luka otvorenih za javni promet (županijskog i lokalnog značaja) tj. omogućiti legalno korištenje dijela kapaciteta sportske luke za komercijalne vezove (što se u praksi nelegalno događa), ali onda odatle ubirati veću naknadu od sportske luke s tim vezovima. Treba samo odrediti maksimalni broj komercijalnih vezova u odnosu na kapacitet cijele sportske luke (ne više od 10 %) da se ne bi, zbog želje za zaradom, dogodila prenamjena najvećeg dijela luke u prostor za nautičke vezove.

U slučaju pokušaja legalizacije ovakve prakse treba postupiti na način da se za tako određene kapacitete sportske luke raspiše javni natječaj tj. identična procedura kao za LNT-gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Natječaj bi dobio onaj koji bi ponudio najveći dio zarade sportskom društvu i državi (županiji, gradu/općini). U svakom slučaju treba odvojiti sportska društva od komercijalnog poslovanja. Sport sportašima, a gospodarstvo gospodarstvenicima. Ne mogu se amaterski sportovi preko sportskih udruga baviti visoko profitabilnim aktivnostima. Tada sport pada u drugi plan i to se ne smije dozvoliti. Dakle, ako bi se išlo u legalizaciju komercijalizacije dijela kapaciteta sportskih luka, to treba raditi na transparentan način, a ne kroz postojeće koncesije za sportske udruge.

5. 11. Natječaj umjesto zahtjeva

Bilo da se ide u pravcu legalizacije komercijalizacije ili da se suština propisa ne mijenja, nužno je promijeniti određene principe posebne uporabe pomorskog dobra putem sportskih luka. Naime, u slučaju kada se najatraktivniji državni prostori daju u dugogodišnje koncesije (bez javnog natječaja) za posebnu uporabu (sportske luke), potrebno je zahtijevanu dokumentaciju bitno produbiti i proširiti kako bi se sa mnogo većom sigurnošću koncesija dala sportskoj udruzi koja će opravdati očekivanja i svrhu koncesije. Ovako je omogućeno brzo i olako formiranje zahtjeva, a tako i dobivanje koncesije za posebnu uporabu za koju bi se u slučaju gospodarskog korištenja trebalo mnogo više pomučiti i dokazati sposobnost za ostvarenje namjeravanog pothvata.

Nedopustivo je da se bez prezentacije ozbiljnog plana i programa djelovanja (sa garancijama i rokovima te mogućnošću natjecanja između istorodnih udruga) teoretski može dodijeliti koncesija udruzi koju može svatko osnovati bez problema. Ovo je naglašeno samo zbog mogućih malverzacija koje se mogu spriječiti bitnim proširenjem zahtijevane dokumentacije. Za sportske bi luke trebalo primijeniti vrlo sličnu proceduru kao i za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, uz naravno niže cijene koncesijske naknade za sportske luke. Treba ići ka rješenjima prema natječaju (umjesto zahtjevu) na koji se mogu javiti npr. samo sportske udruge, a da koncesiju dobiva ona sa najboljim programom. Tako bi se razvila pozitivna konkurencija među sportskim udrugama i zaustavilo današnje polaganje prava na

opće dobro bez obzira na dosada postignute rezultate, način poslovanja i učinke upravljanja pomorskim dobrom.

5. 12. Sportske i/ili komunalne luke za lokalno stanovništvo

Osim što su dosada sportske luke uvelike i nelegalno konkurirale LNT, izgleda da bi sad i one mogle dobiti (legalnu) konkurenciju u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja koje bi kroz neko vrijeme mogle postati njihov djelomični supstitut i komplement. Izmjenama i dopunama ZPDML⁷⁰ između ostalog se interveniralo i u lučko područje luka županijskog i lokalnog značaja otvorenih za javni promet. Tako je čl. 74. dodan st. 3. po kojem lučko područje luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja obuhvaća:

- područje namijenjeno za obavljanje linijskog pomorskog prometa,
- komunalni vez - 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 je upisan u očevidnik brodice nadležne lučke kapetanije ili ispostave,
- nautički vez za nautička plovila,
- ribarski vez i
- privezišta.⁷¹

Ovaj dodani članak uveo je na mala vrata buduću (možda revolucionarnu) reorganizaciju luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja u kojima bi se morao osigurati linijski, komunalni, nautički i ribarski vez. Na osnovu toga donesen je i *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*.⁷² Pravilnik (čl. 5.) omogućava da se u komunalnom dijelu luke za korištenje veza sklapa ugovor o stalnom vezu sa vlasnicima sljedećim prvenstvom:

1. vlasnici broda/brodice koji imaju prebivalište ili sjedište na području jedinice lokalne samouprave, i plovilo je upisano na području nadležne lučke kapetanije ili

⁷⁰ Vidi "Narodne novine" br. 141/06.

⁷¹ Nelogično je da se u izmijenjenom ZPDML spominju privezišta koja su izmjenama i dopunama *Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene* izbrisana iz čl. 2. st. 2., gdje je bilo definirano značenje tog pojma. Privezišta se ne spominju ni u novom *Pravilniku o razvrstaju i kategorizaciji LNT* (više nisu vrsta LNT) vidi "Narodne novine" br. 72/08. Definicija privezišta navedena je tek u *Pravilniku 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" br. 94/07. Tu bi novu definiciju privezišta (koje više nije LNT) bilo dobro staviti ili u ZPDML ili vratiti u *Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene* čl. 2. st. 2. da se zna o čemu se govori kada se navodi pojam privezište.

⁷² Vidi "Narodne novine" br. 94/07 i 78/08.

ispostave nadležne za tu luku, u svrhu obavljanja gospodarske djelatnosti posebice za ribarstvo ili prijevoz putnika

2. vlasnici plovila koji imaju prebivalište na području jedinice lokalne samouprave, i brod/brodica je upisan na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku, u svrhu sporta i razonode,

3. vlasnici brodova/brodica čije plovilo pretežito boravi na tom području i upisano je na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave.

Vidimo da se u praksi plovila iz sve tri točke nalaze i u pojedinim sportskim lukama. U svakom je slučaju stvorena dodatna (transparentna i legalna) mogućnost veza za lokalno stanovništvo sa brodicama za sport i razonodu van sportskih luka, kao i onih plovila za gospodarsku namjenu koje u sportskim lukama ne bi smjele boraviti na vezu.

Ova zanimljiva reorganizacija luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja, osim na odnos sportskih luka i komunalnog dijela županijske i lokalne luke otvorene za javni promet, stvara novi odnos između LNT i nautičkog dijela županijske i lokalne luke otvorene za javni promet.⁷³

Nejasnu viziju budućnosti sportskih luka potvrđuje i *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.* u kojoj između ostalog stoji: „U svrhu razvoja nautičkog turizma, osim analize prihvatnih kapaciteta u lukama nautičkog turizma sagledane su i mogućnosti prihvatnih kapaciteta za nautičke plovne objekte u postojećim sportskim lukama kao i u proširenom području za nautičku namjenu luka otvorenih za javni promet. Na temelju svih dostupnih podataka te procjena nautičkih i pomorskih djelatnika, može se procijeniti da Hrvatska ima u ponudi ukupno 21.020 nautičkih vezova i mjesta na kopnu za prihvat plovnih objekata u lukama nautičkog turizma, u sportskim lučicama oko 8.500 vezova u moru, te unutar luka otvorenih za javni promet ima dodatnih oko 5.000 vezova za prihvat nautičkih plovnih objekata. Na taj se način došlo do procijenjenog broja od oko 35.000 vezova i mjesta na kopnu koji bi se mogli koristiti za potrebe nautičkog turizma.“⁷⁴

Iako vezovi u sportskim lukama nisu prema važećim propisima namijenjeni za komercijalne plovne objekte u nautičkom turizmu (niti su bili u prošlosti), već su isključivo namijenjeni za plovne objekte pod hrvatskom zastavom, u vlasništvu članova sportskih udruga (koje imaju koncesiju za sportsku luku), u njima se nelegalno nalaze brojna komercijalna plovila. S obzirom da je s druge strane potražnja lokalnog pučanstva za vez u sportskim lukama višestruko veća od ponude, čudi spominjanje dijela kapaciteta sportskih luka kao potencijalno nautičkih (što su odavno zahtjevi sportskih udruga ovlaštenika koncesije) u ovom dokumentu i na ovakav način. Za one kojima je vez u sportskoj luci namijenjen, i koji ga mogu legalno koristiti, mjesta u praksi nema ili se „plaća po zlato“

⁷³ Vidi više Panžić, Tonći: Pravni status luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, (Magistarski rad), Split, 2008. str. 40.-43.

⁷⁴ Vidi *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.*, op. cit. str. 11.

(članovi udruge, lokalno pučanstvo, vlasnici manjih brodica i sl.) dok se s druge strane u službenom dokumentu (tog ranga) vezovi u sportskim lukama spominju kao potencijalni kapaciteti za nautičare (kojima zakon brani vez u istim sportskim lukama). Također i ovdje treba primijetiti korištenje izraza „športske lučice“ što bi u službenim dokumentima trebalo izbjegavati.

6. ZAKLJUČAK

Obzirom na značaj, broj i veličinu sportskih luka (u smislu broja vezova te protoka plovila, ljudi i novca koji ostvaruju), pravni propisi koji reguliraju njihovu djelatnost prilično su šturi. Ta podnormiranost očituje se kako u ZPDML, *Uredbi o koncesijama* tako i u *Zakonu o udrugama*. Sportske luke u praksi funkcioniraju na način da dijelom svojih kapaciteta predstavljaju neloyalnu konkurenciju LNT, prvenstveno zbog nepoštivanja važećih pravnih normi.

Obzirom na nelogičnosti koje proizlaze iz njihova poslovanja, ispada da je danas privilegiranom pojedincu jeftinije u njima osigurati mjesto za vez skupocjene jahte (kao simbol luksuza), nego običnom građaninu plaćati za parking automobila u gradu (kao čistu potrebu). Sportske udruge sa koncesijama za sportske luke u dijelu svoga članstva postaju zatvorene elitističke grupacije „zaslužnog“ i pridruženog članstva kojima je omogućeno da svoj ionako bolji materijalni položaj u društvu, članstvom u udruzi (jeftinim vezom) dodatno učvršćuju. Zanimljivo je da svoje privilegije (stariji članovi s vezom) pravdaju ulaganjem u infrastrukturu iako znatna sredstva koja ulažu dobivaju od tzv. komercijalnih vezova čiji korisnici nemaju ni približno ista prava, premda oni ulažu veća sredstva od članova s vezom. Ovakvo stanje treba ili legalizirati novim propisom (ako postojeću praksu smatramo prihvatljivom) ili pak početi provoditi sadašnje propise koji takvu praksu ne dozvoljavaju.

Ako se odlučimo za provođenje sadašnjih propisa, onda umjesto da se tolerira svima poznata protupravna djelatnost u dijelu sportskih luka, treba odlučno prići dovođenju stanja na tom djelu pomorskog dobra sukladno s postojećim pravnim normama, te kažnjavati i oduzimati koncesije onim sportskim lukama koje i nakon upozorenja budu i dalje te propise kršili.

Za koncesioniranje sportske luke trebalo bi primijeniti vrlo sličnu proceduru kao i za gospodarsko korištenje (uz naravno manje koncesijske naknade) tj. za posebnu uporabu sportske luke se može ići ka rješenjima prema natječaju za koncesiju (umjesto zahtjevu) na koji se mogu javiti samo sportske udruge.

Može se razmišljati uopće o potrebi davanja koncesije sportskim udrugama u ovolikom obimu i u ovakvom obliku. Umjesto preko sportskih luka i posebne upotrebe pomorskog dobra, sredstva za sportske udruge te vezovi za lokalno stanovništvo mogu se osigurati i na drugi način. Pomorsko dobro današnjih sportskih luka može se dati na upravljanje i gospodarsko korištenje koncesionaru (kao LNT) koji bi imao zadane okvire cijena za brodove lokalnog stanovništva.

Prihod od koncesijske naknade išao bi dijelom sportskim udrugama koje bi imale osigurane vezove za plovila u vlasništvu udruge. Ovlaštenik bi se birao putem javnog natječaja (gospodarsko korištenje), a sredstva pribavljena koncesijom (koja idu sportskim društvima, gradu, županiji, državi) ne bi smjela biti manja od onih koje je do sada pribavljala udruga posebnom uporabom preko sportske luke.

Moramo razlikovati prave sportske luke (i sportska društva općenito) koje su zaista neprofitne i amaterske od onih sportskih luka koje se pod krinkom sportske udruge bave unosim biznisom nelegalno konkurirajući LNT. Prve treba poticati, a drugima oduzimati koncesije.

Sređivanje stanja u sportskim lukama opsežan je posao koji će možda tražiti radikalne poteze zakonodavca i/ili onih koji će nove ili sadašnje propise provoditi. Sadašnje stanje je neodrživo, a ne mijenjanje ničeg (bilo da se sadašnja praksa legalizira novim propisima ili svede u postojeće zakonske okvire) može se usporediti sa stanjem velikog broja administrativnih jedinica u državi jer i tu svi znaju da je stanje neodrživo, u tome se svi slažu, ali još nitko ništa ne želi učiniti u tom pravcu. Osim što prijedlog strategije nautičkog turizma nije dovoljnu pažnju posvetio pravnoj problematici vezanoj za LNT, nije uopće kao posredni problem spomenuo sportske luke. U svakom je slučaju žurno potrebno otvoriti široku raspravu o ovom pitanju u koju će biti uključeni predstavnici nadležnog ministarstva, lokane uprave, ovlaštenici koncesija u sportskim lukama, pravni stručnjaci i ostali eventualno zainteresirani kako bi se omogućio daljnji i legalan razvoj u ovom lučkom sektoru.

SPORT PORTS IN CROATIAN LEGISLATION

Sport ports occupy valuable area of maritime domain with substantial port facilities. Due to lack of legal regulations and partly non-compliance and non-implementation of existing regulations, sport ports deserve more detailed analysis of the existing regulations connected with them. We need to determine the direction of their future work and activities that can move in the range from the legalization of the current state to withdrawal of concessions to beneficiaries who do not comply with existing regulations.

Keywords: *sport ports, concessions, maritime domain.*