

mr. sc. Goran Vojković

# **LUKE UNUTARNJIH VODA**

Recenzenti:

*prof. dr. sc. Dragan Bolanča*

*prof. dr. sc. Ivo Grabovac*

*prof. dr. sc. Ivan Romštajn*

**Split, 2007.**

Lektor:  
*Kristina Kunić, prof.*

Dizajn ovitka:  
*Morana Jugović, dipl. dizajner*

Prijevod Sažetka:  
*Tijana Čupić, dipl. oec., sudski tumač za engleski jezik*

Izdavač:  
*Hrvatski hidrografski institut, Split*

Grafička priprema i tisak:  
*Reprodukcijski odjel HHI*

Naklada:  
*500 primjeraka*

*CIP-Katalogizacija u publikaciji  
Sveučilišna knjižnica u Splitu*

*UDK XXX*

*VOJKOVIĆ, Goran*

*Luke unutarnjih voda / Goran Vojković ;  
[prijevod sažetaka Tijana Čupić]. - Split : Hrvatski  
hidrografski institut, 2007.*

*Bibliografija: XXX i uz tekst. - Summary: Maritime  
domain and concession.*

*ISBN XXX*

*ISBN XXX*

**HRVATSKI HIDROGRAFSKI INSTITUT**  
Zrinsko-Frankopanska 161, Split, Hrvatska  
Tel: 021/361 840, fax: 021/347 242  
[www.hhi.hr](http://www.hhi.hr)

## PREDGOVOR

*Ova knjiga predstavlja nešto izmijenjenu i dopunjenu verziju moje doktorske disertacije obranjene početkom prosinca 2006. godine na Poslijediplomskom znanstvenom studiju Pomorsko pravo i pravo mora Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu.*

*Stupanjem na snagu Zakona o lukama unutarnjih voda 1998. godine započela je izgradnja novog sustava upravljanja lukama unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj.*

*Pravni aspekti upravljanja lukama unutarnjih voda su brojni i složeni: kreću se od zemljišnoknjižnih problema na lučkom području do složenog i nerazvijenog sustava koncesija, za koje ne postoji ni osnovna poslovna i pravna praksa. Postoje brojni pravni problemi koje treba na odgovarajući način rasvijetliti i analizirati te za njih predložiti poboljšanja.*

*Domaća pravna literatura koja se bavi pravnim aspektima luka unutarnjih voda vrlo je oskudna. Istina, imamo relativno bogatu publicističku i znanstvenu djelatnost koja se bavi vodama kao općim dobrom te vodozaštitom i vodogradnjom - ali pri tome se vrlo malo spominje plovidba unutarnjim vodama, a samim time i luke unutarnjih voda.*

*Kada sam 2001. godine imenovan predsjednikom Upravnog vijeća Lučke uprave Vukovar, prve lučke uprave osnovane temeljem Zakona iz 1998. godine, pojavila se potreba ustrojavanja ove važne djelatnosti praktično iz početka - bez relevantne prakse, bez postojećih uzora, bez sličnih primjera u okolnim državama. U pitanju je bio jedan težak, ali i iznimno zabvalan i zanimljiv posao, gdje sam se trudio praktična rješenja koja je trebalo donositi temeljiti na kvalitetnim pravnim osnovama, u duhu pravnog poretka Republike Hrvatske.*

*Novi pravni okvir, nedovoljno sistematiziranih materijala, a uz posao u Upravnom vijeću i prirodena ljubav prema rijekama i ovom specifičnom dijelu prometnog prava - sve to me navelo da kao tezu doktorskog rada uzmem upravo pravni status luka unutarnjih voda. To zanimljivo i pravno složeno područje svakako je zavrjeđivalo da se obradi na cjelovit, zaokružen i znanstven način. Pri tome mi je cilj bio da ovaj rad bude jednakovrijedan doprinos kako znanosti, tako i pravnoj praksi, pa i pomoć u izradi novih propisa.*

*U pitanju nije tipična, školska monografija, u ovaj rad su unijeta i mnoga moja zapažanja i saznanja iz prakse te su naglašeni problemi koji su se stvarno pojavili u upravljanju lučkim područjem. Nadam se da će takav pristup dati dodatnu živost ovoj knjizi, posebno jer je sam zakonski*

*okvir koji regulira unutarnju plovidbu i koncesijske režime Republike Hrvatske u sadašnjem vremenu intenzivne prilagodbe pravnoj stečevini Europske unije vrlo dinamičan i često promjenjiv.*

*Količina tereta koja se u Republici Hrvatskoj prevozi unutarnjim plovničkim putovima relativno je skromna. Smatram da će se političkim i gospodarskim povezivanjem Republike Hrvatske i Europske unije u budućnosti povećati prometno korištenje unutarnjih voda, a posebno Dunava koji nas kanalom Rajna-Majna-Dunav povezuje s najvećim prometno-transportnim centrima Europe.*

*Ne smijemo zaboraviti da su najbogatije države svijeta u velikoj mjeri oslonjene na unutarnje plovne putove - zbog brojnih prednosti koje takav način prijevoza roba pruža. Stoga je jačanje unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj jedan od bitnih preduvjeta njezina gospodarskog razvoja. Nadam se da će ovaj rad barem malo pripomoći tom razvoju.*

*Pravna regulativa navedena u ovom radu je prema stanju na dan 15. siječnja 2007. godine.*

*dr. sc. Goran Vojković*

# SADRŽAJ

<b>PREDGOVOR</b> .....	V
<b>SADRŽAJ</b> .....	VII
<b>POPIS UPORABLJENIH OZNAKA I KRATICA</b> .....	XIII
<b>1. UVOD</b> .....	1
1.1. Općenito o lukama unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj .....	1
1.2. Osnovno o pravnom statusu luka unutarnjih voda .....	7
1.3. Specifičnosti i prednosti unutarnje plovidbe u odnosu na druge grane prometa ..	9
1.3.1. Uvodno .....	9
1.3.2. Značenja pojma promet .....	10
1.3.3. Osnovna svojstva prometa s osvrtnom na promet unutarnjim vodama .....	10
1.3.4. Ekonomičnost kao bitna prednost prometa unutarnjim vodama .....	12
1.4. Tehničko-tehnološke karakteristike luka unutarnjih voda.....	13
<b>2. POVIJESNI RAZVOJ PRAVNE REGULACIJE</b> .....	19
2.1. Utjecaj povijesnog razvoja na sadašnje stanje.....	19
2.2. Plovidba na rijekama do donošenja prvih suvremenih građanskih zakonika .....	19
2.2.1. Predantičko razdoblje.....	19
2.2.2. Rim - Justinijanov zakonik .....	21
2.2.3. Od ranog srednjeg vijeka do XIX. stoljeća .....	22
2.3. XIX. stoljeće - prvi suvremeni propisi o lukama .....	23
2.4. Propisi u XX. stoljeću - pravna regulacija za postojanja obje Jugoslavije .....	27
2.4.1. Razdoblje pretežite primjene pravnih pravila Austro-Ugarske (1918.-1961.)....	27
2.4.2. Zakon o iskorištavanju luka i pristaništa iz 1961. godine .....	29
2.4.3. Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima iz 1974. godine ..	31
2.5. Razdoblje nakon 1990. godine .....	33
<b>3. PRAVNI STATUS LUKA UNUTARNJIH VODA U REPUBLICI HRVATSKOJ</b> .....	35
3.1. Uvodno o pravnom statusu luka unutarnjih voda.....	35
3.2. Ustavne odredbe .....	35
3.2.1. Suverenitet nad rijekama i podjela rijeka prema Međunarodnom elementu..	36
3.2.2. Dobra od interesa za Republiku Hrvatsku .....	39
3.2.2.1. Ustavna osnova .....	39
3.2.2.2. Zakonska regulacija .....	39
3.2.2.3. Pojam općeg dobra i dobra od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku ..	41
3.2.3. Ustavne odredbe o zaštiti okoliša.....	43
3.3. Zakon o lukama unutarnjih voda .....	46
3.3.1. Uvodno o analizi ovog Zakona .....	46
3.3.2. Izmjene i dopune Zakona.....	47
3.3.3. Dio I. Zakona -Temeljne odredbe .....	47
3.3.4. Dio II. Zakona - Razvrstaj luka .....	54
3.3.5. Dio III. Zakona - Luke otvorene za javni promet .....	57
3.3.5.1. Lučko područje .....	57
3.3.5.2. Lučke građevine .....	59
3.3.5.2.1. Definicija i podjela na lučku infrastrukturu i lučku suprastrukturu....	59

3.3.5.2.2. Posebno o pravnom statusu lučkih dizalica kao građevina .....	60
3.3.5.2.3. Interes Republike Hrvatske .....	61
3.3.5.2.4. Pravo građenja na javnom vodnom dobru .....	62
3.3.5.2.5. Petogodišnji plan razvoja luka .....	69
3.3.5.2.6. Godišnji program razvoja luke .....	72
3.3.5.2.7. Financiranje građenja lučkih građevina .....	73
3.3.5.3. Lučke djelatnosti .....	76
3.3.5.3.1. Analiza odredbi Zakona o lukama unutarnjih voda .....	76
3.3.5.4. Stručno vijeće za luke unutarnjih voda.....	81
3.3.5.5. Lučke pristojbe .....	83
3.3.5.5.1. Odredbe ZLUV-a o lučkim pristojbama .....	83
3.3.5.5.2. Pravna priroda lučkih pristojbi .....	84
3.3.5.6. Lučke naknade.....	87
3.3.5.6.1. Odredbe ZLUV-a od lučkim naknadama.....	87
3.3.5.6.2. Pravna priroda lučkih naknada.....	88
3.3.6. Dio IV. Zakona - Luke posebne namjene .....	89
3.3.6.1. Osnivanje luka posebne namjene .....	90
3.3.6.2. Koncesije u lukama posebne namjene .....	90
3.3.6.3. Luke posebne namjene u praksi .....	91
3.3.7. Dio V. Zakona - Pristaništa.....	92
3.3.7.1. Uvodno o pristaništima .....	92
3.3.7.2. Obavljanje lučkih djelatnosti na pristaništu .....	92
3.3.7.2.1. Odobrenje za obavljanje lučke djelatnosti na pristaništu .....	93
3.3.7.3. Moguća kolizija između pravne regulacije Pristaništa i Zakona o vodama ..	94
3.3.7.4. Svrha pristaništa .....	96
3.3.8. Dio VI. Zakona - Red u luci i nadzor.....	97
3.3.8.1. Opremanje luke.....	97
3.3.8.2. Onečišćenje i opasne tvari .....	98
3.3.8.3. Svjedodžbe koje mora pribaviti lučka uprava .....	100
3.3.8.4. Odgovarajuća primjena odredbi o redu u luci na pristaništa .....	102
3.3.8.5. Zabrana obavljanja lučke djelatnosti izvan područja luke ili pristaništa ..	102
3.3.8.6. Upravni i inspekcijski nadzor .....	103
3.3.9. Dio VII. Zakona - Kaznene odredbe .....	103
3.3.10. Dio VIII. Zakona - Prijelazne i završne odredbe .....	103
3.3.10.1. Uvodno o prijelaznim i završnim odredbama .....	103
3.3.10.2. Proglašavanje luka od značaja za Republiku Hrvatsku i otvorenih za međunarodni promet .....	104
3.3.10.3. Prijelazne odredbe vezane uz lučke građevine .....	104
3.3.10.4. Imenovanje privremenih ravnatelja .....	107
3.3.10.5. Preuzimanje zaštitarskih službi .....	108
3.3.10.6. Davanje koncesije bez provođenja natječaja.....	109
3.3.10.7. Obveza podnošenja Prijedloga petogodišnjeg plana razvoja lučkog sustava na unutarnjim vodama te građenje i modernizacija lučkih građevina do donošenja Petogodišnjeg plana.....	112
3.3.10.8. Ovlast za donošenje provedbenih propisa .....	113
3.3.10.9. Završne odredbe - stupanje Zakona na snagu te prestanak važjenja propisa koji su mu prethodili .....	115
3.4. Posebno o Zakonu o izmjenama i dopunama Zakona o lukama unutarnjih voda ....	116

3.5. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje .....	117
3.5.1. Uvodno o Uredbi .....	117
3.5.2. Zajedničke odredbe .....	118
3.5.3. Luke otvorene za javni promet .....	118
3.5.3.1. Uvjeti kojima moraju udovoljavati luke otvorene za javni promet .....	118
3.5.3.2. Mjerila za razvrstavanje luka otvorenih za javni promet .....	120
3.5.4. Luke posebne namjene .....	122
3.5.4.1. Vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova i luke tijela državne uprave ..	122
3.5.4.2. Industrijske luke .....	122
3.5.4.3. Luke nautičkog turizma .....	124
3.5.4.4. Sportske i druge luke posebne namjene .....	125
3.5.4.5. Kaznene odredbe .....	126
3.5.4.6. Završne odredbe .....	126
3.6. Uredba o posebnim uvjetima za obavljanje lučkih djelatnosti u lukama unutarnjih voda .....	127
3.7. Sidrišta .....	133
3.7.1. Uvodno o sidrištima .....	133
3.7.2. Određivanje sidrišta na rijeci koja predstavlja i državnu granicu .....	133
<b>4. UPRAVNI I INSPEKCIJSKI NADZOR .....</b>	<b>137</b>
4.1. Upravni nadzor .....	137
4.1.1. Općenito o upravnom nadzoru .....	137
4.1.2. Upravni nadzor sukladno odredbama Zakona o lukama unutarnjih voda i Zakona o sustavu državne uprave .....	138
4.1.3. Prenijeti poslovi državne uprave koje obalja lučka uprava .....	140
4.2. Inspekcijski nadzor .....	141
4.2.1. Pravna priroda inspekcijskog nadzora i opća nadležnost za obavljanje inspekcijskog nadzora u Republici Hrvatskoj .....	141
4.2.2. Objekt inspekcijskog nadzora .....	142
4.2.3. Provođenje inspekcijskog nadzora .....	142
4.2.4. Ovlasti inspektora u slučaju nepravilnosti i nedostataka .....	145
4.2.5. Postupak inspektora u slučaju da utvrdi radnju koja ima obilježja kaznenog djela .....	147
4.2.6. Donošenje usmenog rješenja .....	148
4.2.7. Upravna mjera .....	150
4.2.8. Posebno o Pravilniku o inspekciji sigurnosti unutarnje plovidbe .....	152
4.2.9. Neke dvojbe u vezi s organizacijom inspekcijskog nadzora sukladno Zakonu o lukama unutarnjih voda .....	154
4.2.9.1. Nadležnost za obavljanje inspekcijskog nadzora sukladno Zakonu o lukama unutarnjih voda .....	154
4.2.9.2. Potreba za osnivanjem inspekcije luka i pristaništa .....	156
4.3. Kaznene odredbe .....	157
4.3.1.1. O prekršajima općenito .....	157
4.3.1.2. Podnošenje prijave za pokretanje prekršajnog postupka .....	157
4.3.1.3. Prekršaji prema odredbama Zakona o lukama unutarnjih voda .....	159
4.3.1.4. Odnos Zakona o prekršajima i Zakona o lukama unutarnjih voda promatran sa strane visine zapriječene kazne .....	162

<b>5. PRAVNI STATUS ZEMLJIŠTA NA LUČKOM PODRUČJU .....</b>	<b>165</b>
5.1. Uvodno o pravnom statusu zemljišta .....	165
5.2. Vodno dobro i javno vodno dobro .....	165
5.3. Postojeće vlasničko stanje zemljišta na lučkom području .....	167
5.4. Čestice u privatnom vlasništvu na lučkom području .....	168
5.5. Upis u zemljišne knjige lučkog područja .....	172
5.6. Prijedlozi de lege ferenda .....	173
<b>6. KONCESIJE.....</b>	<b>177</b>
6.1. Uvodno o koncesijama .....	177
6.1.1. Termin koncesije .....	177
6.1.2. Pojam koncesije .....	178
6.2. Općenito o koncesijama u hrvatskom pravu .....	179
6.2.1. Povijesni pregled .....	179
6.2.2. Zakon o koncesijama .....	180
6.2.3. Pravilnik o ustroju i vođenju registra koncesija .....	182
6.2.4. Odluka o ugovor o koncesiji .....	183
6.2.4.1. Pravna priroda odluke o koncesiji .....	184
6.2.4.2. Pravna priroda ugovora o koncesiji.....	185
6.2.4.3. Nadležnost za rješavanje sporova u vezi s odlukom i ugovorom o koncesiji .....	186
6.2.4.3.1. Rješavanje sporova u vezi s odlukom o koncesiji .....	186
6.2.4.3.2. Rješavanje sporova u vezi s ugovorom o koncesiji .....	186
6.2.4.3.3. Mogućnost ugovaranja postupka mirenja u ugovorima o koncesiji ...	188
6.3. Koncesije prema Zakonu o lukama unutarnjih voda .....	190
6.3.1. Uvodno .....	190
6.3.2. Pravo obavljanja lučke djelatnosti .....	190
6.3.3. Neki osnovni uvjeti za davanje koncesije .....	190
6.3.3.1. Javni natječaj .....	191
6.3.3.2. Rok na koji se daje koncesija .....	191
6.3.3.3. Poštivanje uvjeta prostornog uređenja .....	192
6.3.4. Sadržaj i donošenje odluke o koncesiji .....	192
6.3.5. Sadržaj i donošenje ugovora o koncesiji. ....	193
6.3.6. Određivanje visine naknade za koncesiju .....	195
6.3.7. Prijenos koncesije na drugu osobu .....	196
6.3.8. Prestanak koncesije .....	200
6.3.8.1. Razlozi za prestanak koncesije .....	200
6.3.8.2. Spor u vezi s prestankom koncesije .....	202
6.3.8.3. Ostale posljedice prestanka koncesije .....	202
6.3.9. Oduzimanje koncesije .....	205
6.3.9.1. Fakultativno oduzimanje koncesije .....	205
6.3.9.2. Obvezno oduzimanje koncesije .....	206
6.3.9.3. Ostale odredbe vezane uz oduzimanje koncesije .....	207
6.3.10. Razlika između prestanka i oduzimanja koncesije .....	207
6.3.11. Tko raskida koncesiju u ime lučke uprave .....	208
6.3.12. Ograničenje prava ovlaštenika koncesije u izvanrednim okolnostima .....	208
6.3.13. Korisnici naknade za koncesije .....	210
6.3.14. Priprema odluke o koncesiji i stručni nadzor nad ispunjavanjem ugovora o koncesiji.....	211



6.3.15. Koncesije o lukama od značaja za županiju .....	211
6.4. Uredba o postupku davanja koncesije za obavljanje lučkih djelatnosti u lukama unutarnjih voda .....	214
6.4.1. Donošenje Uredbe .....	214
6.4.2. Opće odredbe .....	214
6.4.3. Postupak davanja koncesije u lukama otvorenim za javni promet .....	215
6.4.3.1. Odluka o raspisivanju javnog natječaja .....	215
6.4.3.2. Sadržaj javnog natječaja i natječajne dokumentacije .....	217
6.4.3.3. Sadržaj ponude .....	218
6.4.3.4. Sadržaj programa rada .....	220
6.4.3.5. Provođenje postupka.....	223
6.4.3.6. Ocjenjivanje ponude .....	229
6.4.3.7. Odluka i ugovor o koncesiji .....	233
6.4.4. Rok na koji se daje koncesija .....	236
6.4.5. Kriteriji za određivanje visine naknade za koncesiju.....	237
6.4.6. Postupak praćenja izvršavanja koncesije .....	239
6.4.7. Postupak davanja koncesije u lukama posebne namjene .....	241
6.4.8. Manji opseg obavljanja lučke djelatnosti na pristaništu.....	243
6.5. Pravilnik o upisu koncesije u lukama unutarnjih voda .....	245
6.5.1. Upisivanje koncesija danih za obavljanje lučke djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet.....	245
6.5.2. Upisivanje koncesija danih za obavljanje lučke djelatnosti u lukama posebne namjene.....	249
6.6. Fizičke osobe kao ovlaštenici koncesije u lukama unutarnjih voda .....	250
<b>7. LUČKA UPRAVA .....</b>	<b>253</b>
7.1. Primjena odredbi Zakona o ustanovama .....	253
7.2. Lučka uprava prema Zakonu o lukama unutarnjih voda .....	255
7.2.1. Osnivanje i prostorna nadležnost lučkih uprava .....	255
7.2.2. Zadaća i djelatnosti lučke uprave.....	256
7.2.3. Osnivanje trgovačkih društava od strane lučke uprave .....	259
7.2.4. Imovina lučke uprave i financiranje njenih djelatnosti .....	261
7.2.5. Upravno vijeće .....	262
7.2.5.1. Imenovanje i razrješenje upravnog vijeća .....	262
7.2.5.2. Dužnosti i ovlasti upravnog vijeća .....	265
7.2.6. Ravnatelj lučke uprave .....	267
7.2.7. Unutarnje ustrojstvo lučke ustanove i osnivanje podružnica .....	267
7.2.8. Odgovornost lučke uprave u pravnom prometu .....	269
7.2.9. Početak rada lučke uprave .....	269
7.3. Statut lučke uprave .....	270
<b>8. KOMPARATIVNI PRIKAZ .....</b>	<b>273</b>
8.1. Uvodno o komparativnom prikazu .....	273
8.2. Belgija: luka Antwerpen.....	275
8.3. Njemačka: luka Duisburg.....	277
8.4. Francuska: osnove pravnog statusa luka .....	281
8.4.1. Oblici organizacije luka unutarnjih voda .....	281
8.4.2. Posebno o Autonomnoj luci Pariz .....	282
8.5. Sjedinjene Američke Države: Lučko povjerenstvo Indiane .....	283

8.5.1. Općenito o lukama Sjedinjenih Američkih Država .....	283
8.5.2. Lučko povjerenstvo Indiane .....	284
8.6. Bosna i Hercegovina: poseban Zakon o Javnom poduzeću "Luka Brčko" .....	287
<b>9. ZAKLJUČAK .....</b>	<b>291</b>
<b>10. POPIS CITIRANE I KORIŠTENE LITERATURE I DRUGIH IZVORA .....</b>	<b>295</b>
10.1. Monografije, zbornici, članci .....	295
10.2. Propisi i drugi akti .....	307
10.3. Internetski izvori .....	315
10.4. Enciklopedije i pomoćna literatura .....	317
<b>ZAHVALE .....</b>	<b>319</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>321</b>

# 1. UVOD

## 1.1. Općenito o lukama unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj

Prema *Zakonu o plovidbi unutarnjim vodama*<sup>1</sup> [dalje: ZOPUV] plovidba unutarnjim vodama se može odvijati rijekama, kanalima i jezerima.<sup>2</sup> Međutim, promatrano u praksi pojam "luke unutarnjih voda" u Republici Hrvatskoj obuhvaća u pravilu riječne luke. Naime, Republika Hrvatska za sada nema izgrađenih plovnih kanala;<sup>3</sup> višenamjenski Kanal Dunav-Sava je još uvijek u planovima te nije poznato kada će početi njegova gradnja;<sup>4</sup> realizacija projekta Kanala se zadnjih godina i usporila.<sup>5</sup> Glede plovidbe jezerima, ona je u praksi ograničena na turističke brodove koji prometuju na dvije kratke relacije unutar Nacionalnog parka Plitvička jezera, istina s velikim brojem putnika.

"Za Republiku Hrvatsku kao sredozemnu i podunavsku državu luke su značajan segment njenog gospodarstva i sastavni dio njenoga nacionalnog gospodarskog sustava. Luke kao prometna čvorišta ubrzavaju razvoj prometa i trgovine, a time i cjelokupan gospodarski razvoj zemlje."<sup>6</sup> Iako je pojam luke definiran odredbama Zakona o lukama unutarnjih voda<sup>7</sup> [dalje: ZLUV], u praksi se pojam luka može pojaviti u nekoliko značenja, o čemu svakako treba voditi računa:

- Luka kao dio kopna i odgovarajući vodni (odn. morski) prostor, koji je na propisan način javno proglašen i stavljen pod poseban pravni režim, a naziva se lučko područje.

---

1 "Narodne novine", br. 19/98 i 151/03.

2 Vidi čl. 4. ZOPUV.

3 Mada to ZOPUV ne navodi, doktrina dijeli kanale od prokopa (prosjeka). Romštajn piše: "Kanal je umjetno iskopan vodeni put u kome voda miruje ili vrlo sporo otiče. Kanali se grade najčešće kao veza između dvaju ili više plovnih putova. Od kanala treba razlikovati prokop (prosjek) koji također je umjetno iskopan vodeni put, ali u njemu voda teče isto kao i na rijeci na kojoj je prokop sagrađen, te ima i druge karakteristike kao rijeka. Prokopi se grade radi izbjegavanja teških sektora za plovidbu ili radi skraćivanja plovnog puta neke rijeke." → Romštajn, Ivan: *Uloga i značenje riječnog prometa kao faktora proizvodnog razvitka regije Slavonije i Baranje i njegovo uključivanje u europski plovni sustav Rajna-Majna-Dunav nakon završetka rata u Hrvatskoj*, Pravni vjesnik, br. 1-4, god. 7, 1991., Osijek, str. 94.

4 O višenamjenskom kanalu Dunav-Sava vidi više u brošuri: Višenamjenski kanal Dunav-Sava, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza - Hrvatske vode, Zagreb, prosinac 2002. Vidi također i članke: Romštajn, Ivan: *O nekim problemima projektiranja i izgradnje Višenamjenskog riječnog kanala Dunav-Sava u Slavoniji i Baranji*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, br. 1-2 (41-42), god. 33., 1996., Split, str. 11-15.; Romštajn, Ivan: *Izgradnja Kanala "Dunav-Sava" gospodarski je izazov za XXI. stoljeće i postat će "Hrvatski riječni Suez"*, Pravni vjesnik, 1-4, god. 14., 1998., Osijek, str. 126-131.

5 Vidi opširnije: Marušić, Josip - Kolovrat, Ivan - Brkić, Berislav: *Višenamjenski kanal Dunav-Sava i nova luka Vukovar - osnovni pokazatelji o izvršenim poslovima do kraja 2002. g. i planu u 2003. i 2004.*, Zbornik radova 3. hrvatska konferencija o vodama "Hrvatske vode u 21. stoljeću", Hrvatske vode, Osijek, 2003., str. 843-852.

6 Bolanča, Dragan: *Pravni režim luka unutarnjih voda otvorenih za javni promet u brvatskom zakonodavstvu*, Pravo i porezi, br. 10, god. IX., listopad 2000., Zagreb, str. 16.

7 "Narodne novine", br. 142/98 i 65/02.

- Ukoliko gornjem pojmu dodamo i lučke građevine, dobit ćemo pojam luke kako ga definira hrvatsko zakonodavstvo.
- Luka kao zemljopisni pojam. Ovo značenje se često pojavljuje u govornom jeziku i tisku. Pojam luke ovdje obuhvaća ne samo lučko područje i građevine, već i pripadne objekte koji često jesu u službi luke, ali se nalaze van njenog područja: parkirališta, željezničke postaje, zimovnici<sup>8</sup>, pa čak i dijelove industrijske zone smještene u blizini luke.
- Luka kao pojam za označavanje lučkog trgovačkog društva (poglavito onog koji je nositelj najvažnijih koncesija). Ovaj pojam je ostao iz razdoblja kada je svim funkcijama luke upravljalo lučko trgovačko društvo (odn. društveno poduzeće, a još prije i organizacija udruženog rada), no još se može naći u govornom jeziku.

Svakako, u stručnoj praksi je pojam luke potrebno koristiti sukladno pozitivnoj definiciji.

Republika Hrvatska danas ima četiri luke unutarnjih voda, a koje se nalaze u: Osijeku, Sisku, Slavonskom Brodu i Vukovaru. Promet tim lukama je iznosio (Tablica 1.):<sup>9</sup>

*Promet u lukama unutarnje plovidbe 2000-2005. (u tonama)*

	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.
Osijek	264.000	184.000	197.000	256.414	355.856	478.000
Sisak	169.000	210.000	205.000	201.000	198.000	174.000
Slavonski Brod	169.000	210.000	205.000	201.000	198.000	174.000
Vukovar	44.000	75.000	110.000	153.245	301.304	803.250
<b>Ukupno</b>	<b>646.000</b>	<b>679.000</b>	<b>717.000</b>	<b>811.659</b>	<b>1.053.160</b>	<b>1.628.250</b>

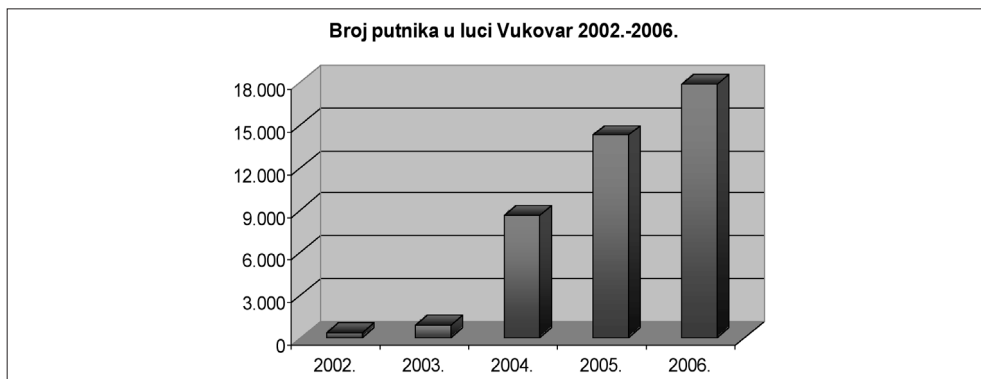
Tablica 1.

Ukupno gledano, količina prometa se iz godine u godinu povećava. Sve to sasvim jasno govori kako korištenje vodnih putova u Hrvatskoj ima sasvim izvjesnu i optimističnu budućnost.

<sup>8</sup> "Zimovnik je prirodni ili izgrađeni vodni prostor na plovnome putu ureden i osposobljen za sklanjanje i boravak plovila za vrijeme nailaska leda i drugih vremenskih nepogoda." → Dadić, Ivan - Smoljić, Ljiljana - Đaković, Nikola: *Organizacija i eksploatacija riječnog prometa*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1996., str. 2.

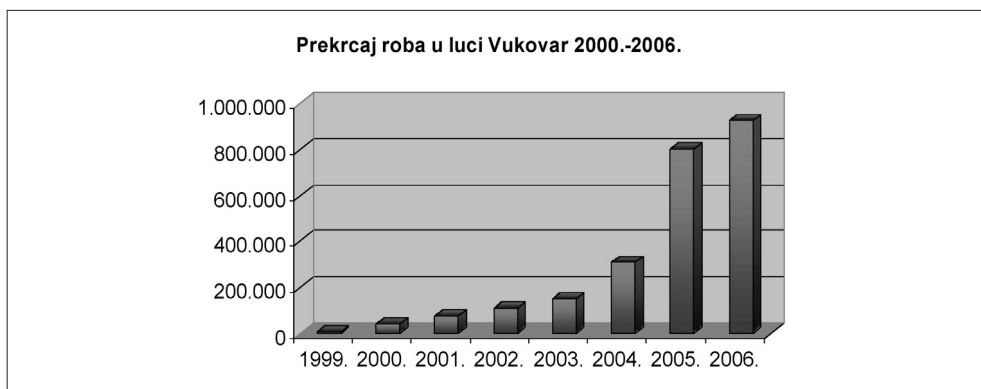
<sup>9</sup> Izvor: *Petogodišnji plan razvitka luka unutarnjih voda (radni materijal)*, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, kolovoz 2005. Potpuni podaci za 2005. godinu dobiveni od istog ministarstva. Napomena: podaci koje iznosimo razlikuju se od onih koji su objavljeni u *Statističkom ljetopisu Republike Hrvatske* kojeg izdaje Državni zavod za statistiku. Razlog tome je što podaci iz *Statističkog ljetopisa* uključuju i pretovar za vlastite potrebe te iskrcaj pijeska i šljunka izvađenog iz korita rijeka, što sve ne predstavlja pretovar u funkciji obavljanja poslova javne luke.

Ilustracije radi, ovdje još iznosimo i grafički prikaz prometa u luci Vukovar (Slika 1.).<sup>10</sup>



Slika 1.

Zanimljivo je napomenuti kako je luka Vukovar u posljednjih nekoliko godina snažno razvila i putnički promet (kao luka za brodove koji krstare Dunavom). Tako je u 2006. godini na putničkom terminalu u Vukovaru pristalo ukupno 158 putničkih brodova sa 17.877 putnika što je povećanje broja putnika u odnosu na isto razdoblje prošle godine od 25,18% (Slika 2.).<sup>11</sup> Ne treba posebno obrazlagati koliko takav broj turista pomaže razvijati turizma istočne Slavonije.



Slika 2.

<sup>10</sup> Planirana izgradnja nove vukovarske luke u sklopu izgradnje kanala Dunav-Sava, dovela bi do još snažnijeg rasta prometa. Vidi: Luketa, Vidomir - Šarić, Goran: *Prikaz studije izvedljivosti luke Vukovar*, Anali Zavoda za znanstveni i umjetnički rad u Osijeku, svezak 15, 1999., Zagreb-Osijek, str. 109-121.; Pršić, Marko - Marušić, Josip - Kolovrat, Ivan: *Ideje o budućoj vukovarskoj luci na višenamjenskom kanalu Dunav-Sava*, Anali Zavoda za znanstveni i umjetnički rad u Osijeku, svezak 15, 1999., Zagreb-Osijek, str. 129-133.

<sup>11</sup> Podaci o broju pristajanja i putnika dostupni na: "Lučka uprava Vukovar": <http://www.port-authority-vukovar.hr/default.asp?id=48> (21.12.2006.). Zanimljivo je spomenuti kako je ovoliki broj pristajanja već blizu maksimuma postojećeg putničkog pontona, tako da se planira nabava dodatnog.

Priloženi grafički prikazi pokazuju još jednu činjenicu koju treba svakako percipirati prilikom proučavanja luka unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj. Nametnuti rat 1991.-1995. praktično je uništio hrvatsku unutarnju plovidbu.<sup>12</sup> Tek se nakon prestanka ratnih operacija, a posebno nakon mirne reintegracije hrvatskog Podunavlja, moglo krenuti s obnovom ove prometne grane.

Danas se gotovo sa sjetom mogu čitati podaci o nekadašnjim pristaništima<sup>13</sup> u Slavoniji i Baranji koje je iznio Ivan Romštajn: uz sadašnje tri luke koje su smještene u ovoj regiji (a čiji promet je prije 1990. bio bitno veći), djelovala su i pristaništa u Belišću, Donjem Miholjcu, Jasenovcu, Slavonskom Šamcu, Županji i Opatovcu.<sup>14</sup>

Zanimljivo je da izvori bilježe kako je na Savi uz luku u Sisku djelovalo i nekoliko takozvanih "tovarišta" (koja su se osnivala i gasila ovisno o potrebama prekrcaja određenog tereta).<sup>15</sup>

Stoga se je lako zaključiti kako je promet na našim unutarnjim vodama do 1991. bio bitno dinamičniji nego li je danas. Romštajn navodi i kako je do velikosrpske agresije u Hrvatskoj živjelo oko 10.000 ljudi od prometa rijekama i rada u tadašnjim pristaništima.<sup>16</sup>

Ukupna duljina plovnih putova na hrvatskim rijekama je oko 936 km.<sup>17</sup> U pitanju je stoga potencijalno iznimno zanimljiv prometni sustav.<sup>18</sup> Daljnji razvoj unutarnje potrebe, a time i luka na našim rijekama ovisi o nekoliko čimbenika:

---

12 Tako godine 1999. Ivan Kolund i Zorislav Despot pišu o vukovarskoj luci: "Luka je teško stradala u Domovinskom ratu. Manipulativni platoi na postojećoj operativnoj obali su u vrlo trošnom stanju. Nosiva konstrukcija je propala zbog neodržavanja i uništena ratnim razaranjima te je praktički neupotrebljiva za prijam i manipulaciju teretom." → Kolund, Ivan - Despot, Zorislav, *Obnova i dogradnja Vukovarske luke*, Građevinar, br. 9, god. 51, 1999., Zagreb, str. 598.

13 Termin pristaništa se do 1998. na unutarnjim vodama koristio i za luke i za pristaništa, tako da ga ne treba brkati sa sadašnjim terminom pristaništa kao mjesta na kojem se obavlja lučka djelatnost u manjem opsegu.

14 Romštajn, Ivan: *O nekim problemima izgradnje i obnove riječnih pristaništa u regiji Slavonije i Baranje nakon završetka rata*, *Suvremeni promet*, br. 1-2, god. 16, 1996., Zagreb, str. 104-107.

15 Sokolić, Davorin: *Riječne luke i pristaništa na unutrašnjim plovnim putevima Jugoslavije*, Pomorski zbornik, knj. 26, 1988., Rijeka, str. 443-463.

16 Romštajn, op. cit. (bilj. 14), str. 107.

17 Romštajn, Ivan: *Osnove hrvatskog prometnog prava i osiguranja*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek - Požega, 2004., str. 150.

18 O potencijalima razvoja riječne plovidbe u Hrvatskoj vidi: Aržek, Zvonimir: *Perspektive riječnog transporta Hrvatske i njegovo uključivanje u europske prometne tokove*, *Promet*, supplement br. 5, god. 5, studeni 1993., Zagreb, str. 111-114.; Stakor, Stjepan: *Položaj Slavonije i Baranje u riječnom prometnom okružju Hrvatske i Europe s osvrtnom na višenamjenski kanal "Dunav-Sava"*, *Promet*, supplement br. 5, god. 5, studeni 1993., Zagreb, str. 115-119.; Pršić, Marko: *Luke i pristaništa na riječnim plovnim putovima u Hrvatskoj*, *Promet*, supplement br. 5, god. 5, studeni 1993., Zagreb, str. 125-129.; Ivanković, Čedomir: *Prometno i strategijsko značenje kontejnerskog terminala i riječnog pristaništa u Zagrebu za povezivanje Podunavlja i Jadrana*, *Promet*, supplement br. 5, god. 5, studeni 1993., Zagreb, str. 135-141.

- *Raspoloživih sredstava za izgradnju infrastrukture.* Gradnja luka iznimno je složen i financijski zahtjevan posao. Današnje luke unutarnjih voda još uvijek nemaju odgovarajuću duljinu i oblik operativnih obala, kvalitetne prekrcajne uređaje i odgovarajuća skladišta.<sup>19</sup> Potrebna su iznimno velika ulaganja kako bi se izgradile kvalitetne i suvremene luke, a ta ulaganja nisu moguća u kratkom vremenu.
- *Kvalitete i mogućnosti plovnog puta.*<sup>20</sup> Osim Dunava (kod kojeg se problem plovnosti pojavljuje relativno rijetko, jedino u slučaju jako visokog vodostaja),<sup>21</sup> svi plovni putovi u nas imaju problema s plovnošću uzrokovanih niskom vodostajem, posebno u ljetnim mjesecima.<sup>22</sup> Plovnost rijeke je *condicio sine qua non* da bi se luka na nekoj rijeci uopće mogla koristiti. Povremeni nedostatak plovnosti ili smanjena plovnost<sup>23</sup> iznimno negativno djeluju kako na rad luke, tako i na percepciju pouzdanosti unutarnje plovidbe.<sup>24</sup> Naravno, slično kao i gradnja luka, i osiguranje plovnosti traži iznimna financijska ulaganja.<sup>25</sup>
- *Postojanja odgovarajućih tereta.* Riječni promet je značajan po tome što preuzima na prijevoz masovnu robu niske vrijednosti, koja ne podnosi visoke troškove i ne traži "veću brzinu" prijevoza.<sup>26</sup> Gašenjem velikog dijela teške industrije u nas i u susjednim državama<sup>27</sup> takvi klasični tereti su se smanjili.

19 Tako je upravo nedostatak skladišnog prostora bitan ograničavajući faktor za razvoj luke u Vukovaru.

20 "Plovni put unutarnje plovidbe je pojas na rijekama, jezerima i kanalima koji se nalaze na kopnenom državnom teritoriju. Plovni put mora imati određenu dubinu, širinu i propisane gabarite, koji je uređen, obilježen i otvoren za sigurnu plovidbu. Plovni se putovi u Republici Hrvatskoj za sada nalaze samo na rijekama. To su rijeka Dunav, Sava, Drava i Kupa. Iz toga su isključeni oni plovni putovi koji po zakonu ulaze u okvir pomorske plovidbe. To su ušća rijeka do granice do koje redovito plove pomorski brodovi." → Horvat, Ladislav: *Pravo unutarnje plovidbe*, Sveučilište u Zagrebu - Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2003., str. 132.

21 Visok vodostaj može u potpunosti zaustaviti plovidbu na rijeci: velike količine vode dovode do toga da se plovni put ne može jasno odrediti, mostovi postaju preniški, stvaraju se virovi, a i otkinuti komadi drveća i raznog materijala predstavljaju opasnost za plovidbu. Stoga se u takvim slučajevima plovidba privremeno obustavlja.

22 O stanju hrvatskih plovnih putova te planovima za poboljšanje plovnosti vidi: Pršić, Marko - Kadić, Vlatko - Filak Zorana: *Unutarnji plovni putovi u Hrvatskoj - potencijali i realizacija*, Zbornik radova 3. hrvatska konferencija o vodama "Hrvatske vode u 21. stoljeću", Hrvatske vode, Osijek, 2003., str. 645-656.

23 U slučaju smanjene plovnosti brodovi često mogu ploviti, ali s manjom količinom tereta, kako bi imali niži gaz. Time se naravno smanjuje ekonomičnost plovidbe.

24 U suvremenom poslovanju sirovine i roba koja se nalazi na skladištu smatra se imovinom koja ne donosi dobit, štoviše stvara dodatne troškove (čuvanje, manipulacija, blokiranje sredstava koja su se mogla kratkoročno uložiti i sl.). Cilj kvalitetnog poslovanja je stoga što je moguće više smanjiti količinu robe na skladištu. Što znači da povećanje zaliha, primjerice prije sezone niskog vodostaja, odvraća korisnike od korištenja unutarnje plovidbe za prijevoz tereta.

25 "Riječni promet zahtijeva da se relativno uvelike ulaže u razvoj njegove infrastrukture, a o njezinoj kvaliteti uvelike ovisi. Iz stanja infrastrukture može se sagledati i položaj te vrste prometa u nas. Gotovo svi unutarnji plovni putevi, umjetni i prirodni, nisu regulirani i osposobljeni za normalnu plovidbu i uporabu postojećih plovnih kapaciteta..." → Dadić, op. cit. (bilj. 8), str. 2.

26 Romštajn, op. cit. (bilj. 14), str. 104.

27 Poslovno gledano, hrvatske luke unutarnjih voda ne treba gledati usko, samo kao servis za terete koji putuju u i iz Republike Hrvatske. Luka koja je kvalitetno povezana željeznicom i cestom, i koja obavlja svoje djelatnosti brzo i učinkovito, može svoje usluge uspješno nuditi i susjednim zemljama.

Stoga će za daljnji razvoj biti neophodno uzeti u obzir i neke nove vrste tereta te se više usredotočiti na pojam luke ne samo kao pretovarnog mjesta, već i kao mjesta gdje se vrše razna oplemenjivanja i druge operacije s robom: od uvrećavanja umjetnog gnojiva do sastavljanja automobila.

- *Međunarodnih okolnosti.* Hrvatski plovni putovi dio su plovnih putova Europe. Posebno tu treba istaknuti mogućnosti koje nudi kanal Rajna-Majna-Dunav kojim su naše luke povezane s rajnskim bazenom te velikim lukama u Amsterdamu i Rotterdamu.<sup>28</sup> Pitanje neometane i slobodne plovidbe je esencijalno za kvalitetan razvoj ove grane prometa. To se vidi i po činjenici da se plovidba donjim Dunavom još nije oporavila od ograničenja slobode plovidbe koja su uvedena 1999. u tadašnjoj SRJ.<sup>29</sup>
- *Razvijenosti brođara.* Ratne okolnosti nisu naštetile samo lukama - već i brođarima. Stoga je potrebno stvoriti preduvjete za razvoj hrvatske riječne trgovačke flote i nabavu novih suvremenih brođova jer sada imamo jako izraženu nerazvijenost brođara i zastarjelost flote. Posebno se nameće zadatak uvođenja kontejnerskog prijevoza na donjem Dunavu.
- *Kvalitetne promocije unutarnje plovidbe.* Prednosti i mogućnosti unutarnje plovidbe u Hrvatskoj nisu u dovoljnoj mjeri popularizirane te se gospodarski subjekti još uvijek premalo odlučuju za korištenje ovog oblika prijevoza. Smatramo kako bi nadležno ministarstvo u suradnji s Hrvatskom gospodarskom komorom trebalo poduzeti akcije za popularizaciju korištenja unutarnje plovidbe.
- *Razvoja gospodarstva.* Nerazvijenom gospodarstvu jednostavno nisu potrebne razvijene mogućnosti prijevoza. Da bi se teret prevezio - potrebno je uopće imati teret. Stoga je razvoj luka unutarnje plovidbe prvenstveno vezan uz obnovu i razvoj hrvatskog gospodarstva (pa i gospodarstva susjednih država, napose Bosne i Hercegovine) i to djelatnosti koje najviše takav prijevoz trebaju: proizvodnih i energetskih.

U današnje vrijeme luku ne treba gledati samo kao mjesto za pretovar tereta s brođa na vlak ili kamion. Suvremena luka (a u tom smjeru treba razvijati i naše luke unutarnjih voda) postaje poduzetnička zona sui generis, mjesto na kojem se razvijaju mnogobrojne gospodarske aktivnosti vezane uz teret koji se prevozi vodom.

---

28 Navedene dvije nizozemske luke iznimno su zanimljive jer u njih pristaju takozvani "brođovi matice" koji nose i po nekoliko tisuća kontejnera, a pristaju na samo nekoliko mjesta na svom putu od Sjeverne Amerike do Dalekog Istoka. To otvara velike mogućnosti za razvoj suvremenog kontejnerskog prijevoza.

29 Kada su 1999. godine, za vrijeme vojne intervencije NATO-a, u tadašnjoj SRJ srušeni mostovi preko Dunava, lokalne vlasti su izgradile pontonske mostove koji su se povremeno otvarali te bi se plovidba naplaćivala, s obrazloženjem kako je u pitanju taksa za troškove otvaranja pontonskih mostova. Takva praksa se nastavila bitno duže nego što je tehnološki bilo potrebno; u pitanju je bio svojevrsni pritisak na međunarodnu zajednicu kako bi se dobila sredstva za izgradnju novih mostova.