



Analiza potencijala prekogranične
plovidbe s priručnikom o
prekograničnim procedurama

*Analysis of the potential of cross-
border navigation with a manual on
cross-border procedures*



Program prekogranične suradnje
Mađarska-Hrvatska

*Prekogranična regija- gdje rijeke
spajaju, a ne razdvajaju*



Evropski fond za regionalni razvoj

Analiza potencijala prekogranične plovidbe s priručnikom o prekograničnim pocedurama

Analysis of the potential of cross-border navigation with a manual on cross-border procedures

Analiza potencijala razvoja prekogranične plovidbe na rijeci Dravi u cilju povećanja broja posjetitelja u prekograničnom području korištenjem unutarnjih vodnih putova na području Osječko-baranjske županije

Naručitelj:
Lučka uprava Osijek

Autor:
Mr.sc. Božana Matoš
Ancoris d.o.o. Osijek
Vanjski suradnik:
Kap. Dragan Mijić

Osijek, studeni, 2021. godine



Program prekogranične suradnje
Mađarska-Hrvatska

*Prekogranična regija- gdje rijeke
spajaju, a ne razdvajaju*



Sadržaj

1.	Uvod.....	5
2.	Pristup izradi i metodologija istraživanja.....	7
3.	Analiza turističkog prometa u prekograničnom području.....	9
3.1	Analiza turističkog prometa na području Osječko-baranjske županije.....	10
3.2	Analiza turističkog prometa unutarnjim vodnim putovima na području Osječko-baranjske županije.....	12
3.3	Analiza posjetitelja iz Republike Mađarske.....	16
4.	Analiza postojećeg stanja graničnih prijelaza.....	21
4.1	Rijeke kao državna granica.....	22
4.2	Analiza postojećeg stanja graničnih prijelaza.....	23
5.	Prijedlog koncepta razvoja prekogranične plovidbe.....	28
5.1	Prijedlog koncepta razvoja prekogranične plovidbe.....	29
5.2	„Bike&Cruise“.....	31
5.3	„Cruise&TheCity“.....	35
6.	Analiza prekograničnih procedura u plovidbi unutarnjim vodnim putovima.....	38
6.1	Analiza propisa i procedure najave dolazaka i osiguranja veza.....	39
6.1.1	Međunarodni propisi.....	39
6.1.2	Međudržavni ugovori.....	40
6.1.3	Nacionalni propisi.....	42
6.2	Prijava dolaska i odlaska plovila.....	48
6.2.1	Opća pravila postupanja.....	48
6.2.2	Obrasci plovila.....	50
6.2.3	Dokumenti plovila.....	52
6.2.4	Izuzeća u izvanrednim slučajevima.....	52
6.2.5	Upute za pristup CIMIS-ISUP portalu.....	53
6.2.6	Dodatni zahtjevi u plovidbi na rijeci Dravi.....	53
7.	Priručnik o prekograničnim procedurama.....	56
7.1	Priručnik o prekograničnim procedurama.....	56
7.2	Handbook on cross-border procedures.....	58
7.3	Kézikönyv a határonkon átnyúló eljárásokról.....	60
8.	Sažetak/Study summary.....	66

1

Uvod



1. Uvod

Danas je nautički turizam jedan od najperspektivnijih turističkih proizvoda. Sociološki i ekonomski efekti koji će se pojaviti paralelno s jačim razvitkom nautičkog turizma nisu zanemarivi. To je vidljivo kroz povećanje broja zaposlenih u turističkom sektoru i razvoj različitih pratećih usluga. U tom smislu, Hrvatske rijeke predstavljaju dodatni nautički potencijal i njihove geofizičke karakteristike omogućuju realizaciju tog potencijala.

Rijeka Drava prirodna je turistička atrakcijska osnova Osječko-baranjske županije. Protječe njenim zapadnim dijelom od naselja Podravska Moslavina kroz gradove Donji Miholjac, Belišće, Valpovo i Osijek. Uvjeti plovnosti rijekom Dravom omogućavaju razvoj putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe. Unatoč tomu, njen potencijal u smislu razvoja riječnog turizma nije iskorišten. Dravom se organizirano plovi samo u međunarodnim riječnim krstarenjima Dunavom do Osijeka gdje se putnici iskrcavaju i ukrcavaju na riječne kruzere u novoizgrađenom putničkom pristaništu.

Drava je jednim svojim dijelom i prirodna državna granica između Republike Hrvatske i Republike Mađarske. U teoriji međunarodnog prava državnu granicu definira se kao crtu do koje se proteže državno područje ili plohu koja presijeca graničnom crtom zračni prostor, površinu zemlje i podzemlje između susjednih zemalja. Granica je zamišljena crta koja omeđuje državno područje jedne države. Kao granica države često se pojavljuje lanac najviših planinskih vrhova, razvođe dviju rijeka, geometrijska sredina rijeke (uglavnom plovne), njezin najdublji tok ili matica. Unutarnji vodni putovi Republike Hrvatske, rijeke Dunav, Drava i Sava na kojima se odvija putnički promet, također su dio državne granice naše zemlje.

Državna granica Hrvatska – Mađarska duga je ukupno 355,5 km i na njoj se nalazi ukupno šest cestovnih graničnih prijelaza. Od toga se na području Osječko-baranjske županije nalaze ukupno četiri stalna granična prijelaza za međunarodni promet putnika i roba u cestovnom prometu: Donji Miholjac, Baranjsko Petrovo Selo, Beli Manastir i Duboševica. Na desnoj obali rijeke Drave na području Osječko-baranjske županije, nalazi se za sada jedno putničko pristanište otvoreno za međunarodni javni promet putnika u Osijeku dok je u planu izgradnja još jednog putničkog pristaništa u Belišću. Na lijevoj obali rijeke Drave na području Republike Mađarske, a u granicama Osječko-baranjske županije, također se nalazi jedno putničko pristanište Dravaszabolcs. Promet putnika rijekom Dravom između ova dva putnička pristaništa do sada nije zabilježen. Jedini putnički promet rijekom Dravom između Republike Mađarske i Republike Hrvatske na području Osječko-baranjske županije i nadležnosti Lučke uprave Osijek, zabilježen je riječnim katamaranom Mohacs 1 i dolaskom uzvodno sa rijeke Dunav.

Imajući u vidu da rijeke Dunav i Drava svojim karakteristikama plovnosti osiguravaju nesmetan promet manjih izletničkih plovila na području Osječko-baranjske županije, ova Analiza ima zadaću analizirati potencijal prekograničnih turističkih dolazaka riječnim putem, a u cilju povećanja atraktivnosti destinacije novim turističkim proizvodom te povećanje broja gostiju iz prekograničnog područja.

2

Pristup izradi i metodologija istraživanja



2. Pristup izradi i metodologija istraživanja

Zadatak ovog dokumenta bio je analizirati potencijale razvoja prekogranične plovidbe na rijeci Dravi u cilju povećanja broja posjetitelja u prekograničnom području korištenjem unutarnjih vodnih putova na području Osječko-baranjske županije i nadležnosti Lučke uprave Osijek kao partnera u projektu VICINaD programa prekogranične suradnje Mađarska-Hrvatska.

Za izradu Analize koristili su se dostupni podaci ranije provedenih analiza i istraživanja na temu riječnih krstarenja, podaci o turističkoj atrakcijskoj osnovi destinacije, podaci o planiranim pristaništima na području općina koje gravitiraju rijeci Dravi te izvješća o turističkom prometu na području Osječko-baranjske županije.

Kako je cilj projekta VICINaD prekogranična suradnja između Hrvatske i Mađarske, ova analiza ima za cilj pojasniti pogranične procedure u dolasku riječnim putem. U tu svrhu izrađena je analiza postojećeg stanja graničnih prijelaza koji su rađeni temeljem važećih popisa obzirom da većina gostiju iz susjedne Mađarske u Hrvatsku dolazi cestovnim putem preko cestovnih graničnih prijelaza. U cilju sveobuhvatne analize propisa u prekograničnim procedurama vezanim uz najavu dolaska putnika i brodova, obrađeni su međunarodni, međudržavni i nacionalni propisi, ugovori i sporazumi. Iz obrađenog, sastavljena je skraćena pojednostavljena verzija obveza broдача/agenta prilikom dolaska putničkog broda u prekograničnom području. Priručnik o prekograničnim procedurama u dolasku vodnim putem preveden je na engleski i mađarski jezik te će u nastavku projekta biti dostavljen projektnim partnerima za postavljanje na njihovim mrežnim stranicama kao i distribuciju ostalim relevantnim dionicima u turizmu u prekograničnom području.

Kroz prijedlog koncepta programa koji objedinjuju plovidbu, koristilo se pretpostavkama o postojanju uređenog plovnog puta, uređene pristanišne infrastrukture u prekograničnom području, aktivnog turističkog broda te turističke atrakcijske i ostale turističke infrastrukture u okruženju.

Prilikom istraživanja koristilo se metodom osobnog intervjua i ekspertnim procjenama stručnjaka u području turizma i međunarodnih riječnih krstarenja te stručnjacima u prometu i sigurnosti prometa unutarnjim vodnim putovima.

3

Analiza turističkog prometa u
prekograničnom području

*Analysis of tourist traffic in the cross-
border area*



3. Analiza turističkog prometa u prekograničnom području

Turistički promet na području Osječko-baranjske županije ima tendenciju rasta. Kao gospodarska grana i kao posljedica razvitka kontinentalnog turizma u Hrvatskoj, značajan je izvozni proizvod i pruža veće mogućnosti zapošljavanja stanovništva različitog profila zanimanja i dobnih skupina, a Osječko-baranjska županija zahvaljujući svojoj prirodnoj turističko-atraktivnoj osnovi ima potencijala i može ponuditi tržištu jedinstvene programe kontinentalnog turizma.

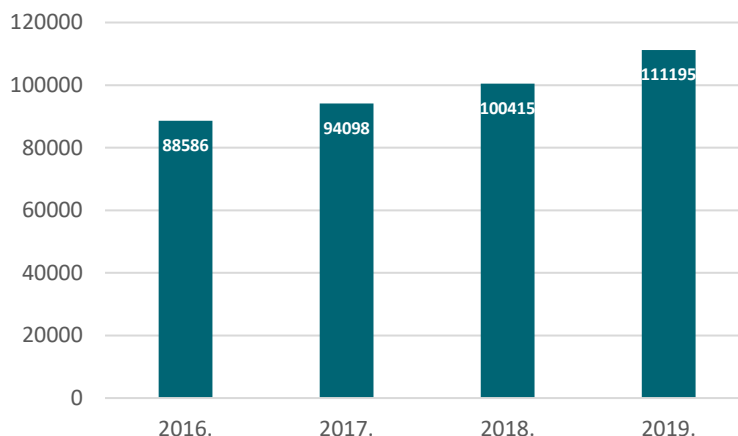
Prednost Županije svakako je u činjenici da se na njenom području nalaze dva međunarodna plovna puta Drava i Dunav na kojima se nalaze tri putnička pristaništa, u Batini, Aljmašu i Osijeku. Turistički promet koji je zabilježen na području Županije međutim, statistički ne bilježi i dolazak posjetitelja riječnim putem. Stoga će se u ovom poglavlju osim analize turističkog prometa na području Županije, obraditi i podaci o dolasku gostiju riječnim putem, a s naglaskom na putnike iz Mađarske kao i dolaske turističkih brodova iz polazne luke u Mađarskoj.

Tourist traffic in the Osijek-Baranja County has a tendency to grow. As an economic branch and as a consequence of the development of continental tourism in Croatia, it is a significant export product and provides greater employment opportunities for people of different occupations and age groups. Osijek-Baranja County has the potential to offer unique continental programs in tourism due to the rich natural attractions.

The advantage of the County is certainly in the fact that in its area there are two international waterways Drava and Danube on which there are three passenger ports, in Batina, Aljmaš and Osijek. Tourist traffic recorded in the County, however, does not record the arrival of tourists by river. Therefore, in addition to the analysis of tourist traffic in the County, this chapter will also process data on the arrival of guests by river, with emphasis on passengers from Hungary as well as the arrival of tourist ships from the port of departure in Hungary.

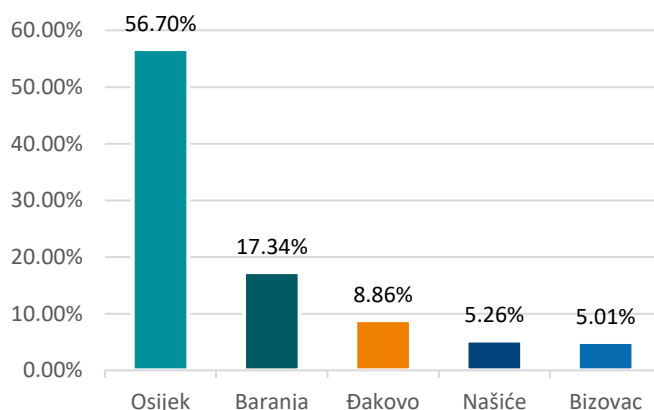
3.1 Analiza turističkog prometa na području Osječko-baranjske županije

Prema podacima eVisitora, u promatranom razdoblju 2017. – 2019. godine kontinuirano se bilježi porast turističkog prometa u Osječko-baranjskoj županiji. Godine 2017. porast je iznosio 5.50%, 2018. godine 7.50% dok je 2019. ostvaren porast od 15.74% u odnosu na 2018. godinu.



*Grafikon 1: Broj dolazaka u OBŽ 2016.-2019.
Izvor: TZ OBŽ/vlastita obrada*

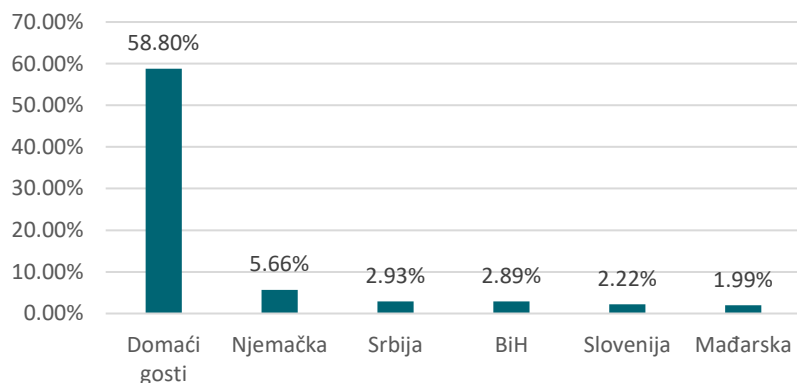
U ukupnoj strukturi gostiju u Osječko-baranjskoj županiji, posebno treba istaknuti kako se više od polovine turističkog prometa u Županiji u sve četiri promatrane godine brojem dolazaka i brojem ostvarenih noćenja, odnosi na županijsko središte - Osijek 56,70%. U ostatku destinacije Baranja zauzima drugu poziciju sa 17,34%, zatim slijedi Đakovo s 8,86%, Našice s 5,26% i Bizovac s 5,01%. Prema Izvješću o radu s financijskim izvješćem turističke zajednice Osječko-baranjske županije za 2019. godinu, vidljivo je povećanje broja noćenja gotovo u cijeloj destinaciji u odnosu na prethodnu godinu.



*Grafikon 2: Udio noćenja na području OBŽ
Izvor: TZ OBŽ/vlastita obrada*

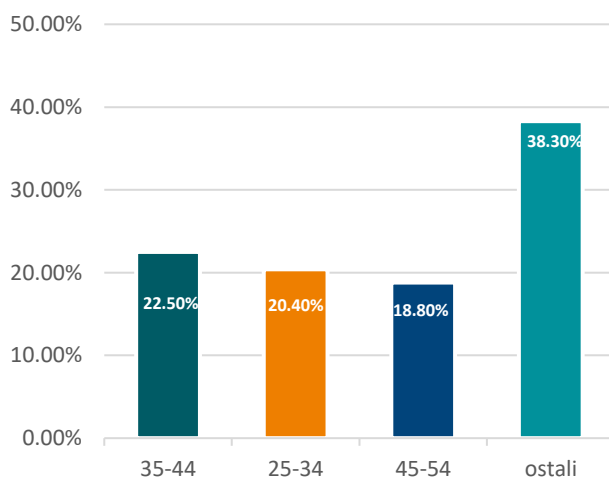
U strukturi turističkog prometa Županije prevladavaju dolasci i noćenja ostvarena od strane domaćih gostiju. U strukturi gostiju po zemljama, domaći gosti čine 58,88%, a od stranih gostiju najzastupljeniji su njemački gosti s 5,66%, a slijede Srbija s 2,93%, Bosna i Hercegovina 2,89%, Slovenija s 2,22%, ostale

afričke zemlje 2,12% (Bizovačke toplice). Udio gostiju iz Republike Mađarske je 1,99%.



*Grafikon 3: Udio gostiju prema zemlji porijekla
Izvor: TZ OBŽ/vlastita obrada*

Turisti koji posjećuju Županiju, većinom pripadaju dobi od 25-54 godine, njih 61,7%. Po dobnim skupinama najveći udio odnosi se na dobnu kategoriju 35-44 godine njih 22,5%, zatim 20,4% dobne kategorije 25-34 te u kategoriji 45-54 godine njih 18,8%.



*Grafikon 4: Udio turista po dobnim skupinama
Izvor: TZ OBŽ/vlastita obrada*

Što se tiče vremena zadržavanja turista na području Županije, prosječna duljina boravka turista tijekom 2019. godine, neovisno o razlikama među pojedinim jedinicama lokalne samouprave, u prosjeku je 2,0 dana. Domaći gosti prosječno se zadrže 1,97, dok strani 2,33 dana. Osim višednevnih turističkih posjeta, za turizam Županije od izuzetnog su značenja i jednodnevni posjetitelji iz susjednih županija kao i prekograničnih područja Republike Mađarske, Srbije i BiH.

3.2 Analiza turističkog prometa unutarnjim vodnim putovima na području Osječko-baranjske županije

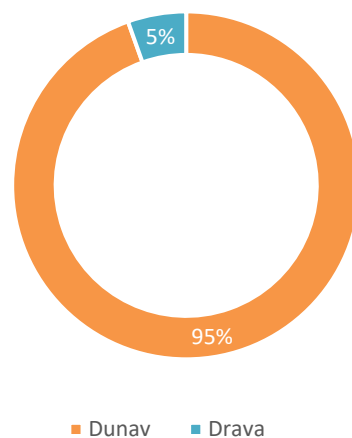
Promatrajući geografsko područje na kojem se odvijaju riječna krstarenja i s njim povezani izleti, govorimo o destinaciji koja obuhvaća Osječko-baranjsku i Vukovarsko-srijemsku županiju. Iako odvojene kao dvije regionalne cjeline, obje županije obuhvaćene su zajedničkim programima izleta posjetitelja s riječnih krstarenja. Razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj započeo je izgradnjom prvih putničkih pristaništa u Vukovaru i Iloku te se ozbiljne brojke pristajanja riječnih kruzera na Dunavu bilježe već od 2004. godine kada je u Vukovarsko pristanište pristalo 57 riječnih kruzera. Od tada pa do danas putnička pristaništa na Dravi i Dunavu bilježe neprekidan rast, uz iznimke na rijeci Dravi tijekom izrazito niskih vodostaja poput 2018. i 2019. godine. Osim na Dunavu i Dravi, riječna krstarenja povremeno se odvijaju i na rijeci Savi, ali zbog problema s plovnošću i neuređene infrastrukture putničkih pristaništa, godišnje rijekom Savom plovi tek 2-3 kruzera. Dakle, može se zaključiti da se za sada međunarodna riječna krstarenja u Hrvatskoj odvijaju najvećim dijelom na rijeci Dunav na kojemu se u prosjeku zadnjih desetak godina realizira 90% od ukupnog broja pristajanja dok se preostalih 10% prometa odvija na rijeci Dravi.

U grafikonu u nastavku prikazan je omjer broja pristajanja na Dunavu i Dravi u 2019. godini u kojoj je radi iznimno niskog vodostaja rijeke Drave u drugoj polovici godine, većina najavljenih pristajanja za Osijek preusmjerena u putničko pristanište u Aljmašu.

U ukupnom broju pristajanja riječnih kruzera u 2019. godini 95% pristajanja ostvareno je u putničkim pristaništima na Dunavu, a tek 5% u putničkom pristaništu Osijek na Dravi.

Grafikon 5: Udio ukupnog broja pristajanja riječnih kruzera u 2019. godini po rijekama

Izvor: Lučka uprava Vukovar/Lučka uprava Osijek, vlastita obrada

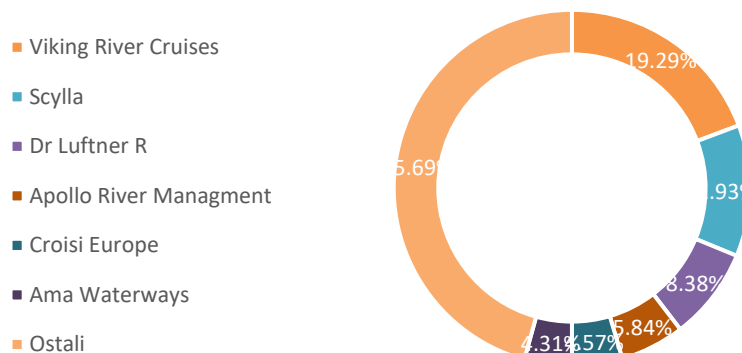


Promet putnika, odnosno njihov iskrcaj i ukrcaj s riječnih kruzera, odvija se na ukupno 5 putničkih pristaništa u dvije županije, Osječko-baranjskoj i Vukovarsko-srijemskoj i pod upravljanjem su lučkih uprava Vukovar i Osijek, kako je prikazano u tabeli u nastavku. Na području Osječko-baranjske županije nalaze se 3 putnička pristaništa, Osijek, Batina i Aljmaš, a Lučka uprava Osijek nadležna je za upravljanje samo putničkim pristaništem na rijeci Dravi u Osijeku.

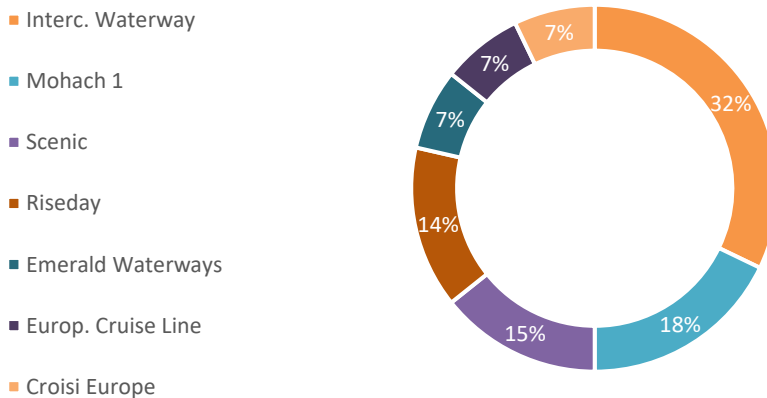
Pristanište	Rijeka	Županija	Upravitelj
Vukovar	Dunav	Vukovarsko-srijemska	Lučka uprava Vukovar
Ilok	Dunav	Vukovarsko-srijemska	Lučka uprava Vukovar
Batina	Dunav	Osječko-baranjska	Lučka uprava Vukovar
Aljmaš	Dunav	Osječko-baranjska	Lučka uprava Vukovar
Osijek	Drava	Osječko-baranjska	Lučka uprava Osijek

Sva putnička pristaništa opremljena su svom potrebnom infrastrukturom za privez brodova na međunarodnim riječnim krstarenjima kao i siguran iskrcaj/ukrcaj putnika. Svojom uslugom i različitim programima putovanja te zastupljenosti na tržištu riječnih krstarenja istaknulo se nekoliko vodećih kruzinge kompanija poput Vikinga, Croisi Europe, Apollo River Managementa, Luftnera i Ama Waterwaysa, a u nastavku je prikaz udjela kruzinge kompanija i touroperatora u ukupnom prometu na putničkim pristaništima na Dunavu i Dravi u 2019. godini.

Grafikon 6: Prikaz udjela pristajanja riječnih kruzera na Dunavu u 2019. godini prema nazivu kruzinge kompanije/touroperatora
 Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada



Grafikon 7: Prikaz udjela pristajanja riječnih kruzera na Dravi u 2019. godini prema nazivu kruzinge kompanije/touroperatora
 Izvor: Lučka uprava Osijek/vlastita obrada



Kruzinge kompanija Viking i dalje je vodeća kompanija u programima međunarodnih riječnih krstarenja u našoj destinaciji koja sa svojim dolascima drži udio 1/5 od ukupnog broja dolazaka riječnih kruzera u putnička pristaništa u Hrvatskoj. Uz nekoliko preostalih kruzinge kompanija koji su stalni gosti u našim unutarnjim vodama poput Luftnera i Ama Waterwaysa, iz godine u godinu javljaju se novi touroperator koji zbog velike potražnje za riječnim krstarenjima u ovoj grani turizma nalaze financijsku opravdanost. Kako su prva pristajanja započela u Vukovaru gdje je i otvoreno prvo putničko pristanište, ovo mjesto pristajanja najčešće je zastupljeno u programima krstarenja riječnih kruzera i bilježi najveći broj pristajanja. Samo u Vukovaru u 2019. godini na ukrcaj i iskrcaj putnika pristao je 351 riječni kruzer, slijede ga pristajanja u Aljmašu sa 86 pristajanja, Iloku sa 71 pristajanjem te 49 pristajanja u Batini.

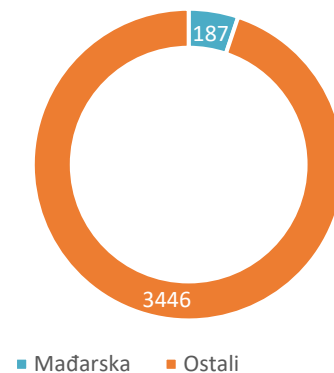
Najniže brojeke pristajanja u sezoni 2019. godine zabilježilo je putničko pristanište u Osijeku koje je

unatoč puno većem najavljenom broju pristajanja zabilježilo dolazak samo 32 kruzera. Razlog tome je izrazito nizak vodostaj Drave od sredine do kraja sezone pristajanja što je rezultiralo velikim povećanjem broja pristajanja u najbližem pristaništu na Dunavu u Aljmašu. U osječkom pristaništu vidljiv je i drugačiji raspored udjela kruzing kompanija gdje prednjači kompanija Intercontinental Waterways, a slijede ga Mohacs 1 i Scenic Rivercruises, kako je prikazano na prethodnom grafikonu. Pojedini touroperatora na Dravi javljaju se sezonski poput vodećeg u 2019. godini koji je u najmu imao plovilo River Discovery II i koje je trenutno u vlasništvu tvrtke Global River Cruising. Najveća razlika spram dunavskih pristaništa je upravo u udjelu gostiju iz susjedne Mađarske. Razlog tomu je dolazak jedinog broda koji plovi na relaciji Mađarska-Hrvatska, broda Mohacs 1, koji je u 2019. godini ukupno pristao 5 puta i s kojim je u putničkom pristaništu iskrcano ukupno 187 putnika iz Mađarske.

Ukupan broj gostiju iz Mađarske čini udio od 5,15% ukupnog broja od 3633 posjetitelja koji su rijekom Dravom pristigli na područje Osječko-baranjske županije.

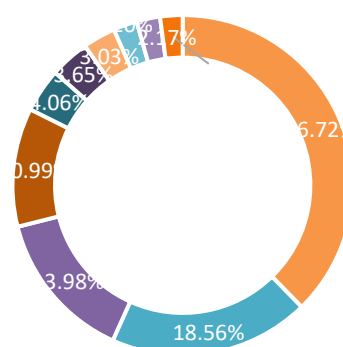
Grafikon 8: Udio Mađarskih posjetitelja u ukupnom broju putnika u putničkom pristaništu Osijek

Izvor: Lučka uprava Osijek/vlastita obrada



Putnici u međunarodnim riječnim krstarenjima osobe su uglavnom starije životne dobi i visoke platežne moći. Iako trendovi u riječnim krstarenjima idu u smjeru uvođenja novih programa namijenjenih obiteljskim krstarenjima i mladima, za sada ova kategorija putnika ne zauzima značajniji udio u cjelokupnoj potražnji. Analizirajući popise putnika također se zaključuje da se radi uglavnom o bračnim parovima ili članovima iste obitelji. Premda starije životne dobi većina putnika na riječnim krstarenjima ipak je aktivna. Najveći broj putnika dolazi iz Sjedinjenih Američkih Država čiji je udio 36,7%, iz Velike Britanije 14% iz Njemačke 18,6%.

Grafikon 9: Udio posjetitelja po zemlji porijekla u putničkim pristaništima na Dunavu
Izvor: Lučka uprava Vukovar/vlastita obrada



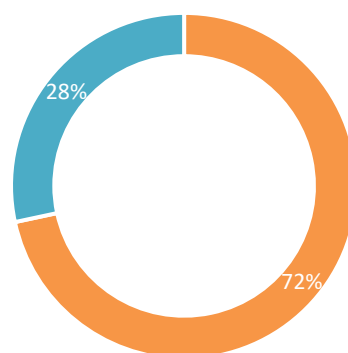
Posjetitelji koji su u 2019. godini destinaciju posjetili riječnim putem i dalje pripadaju „Baby Boom” generaciji. Dob ovih putnika i dalje se kreće u prosjeku od 68-72 godine starosti. Na putničkim pristaništima na Dunavu iz čijih statističkih podataka je izrađena analiza putnika, nije zabilježen dolazak

gostiju iz Mađarske u značajnijem postotku.

Zaključno, ukupno je u putničkim pristaništima na Dunavu i Dravi, u 2019. godini pristalo 589 riječnih kruzera od čega 557 na četiri pristaništa na Dunavu i 32 na Dravi. Osječko-baranjsku i Vukovarsko-srijemsku županiju posjetilo je 60 711 putnika s riječnih krstarenja. Od ukupnog broja 589 pristajanja u destinaciji u 2019. godini, 167 pristajanja ostvareno je u putničkim pristaništima Batina, Aljmaš i Osijek na području Osječko-baranjske županije.

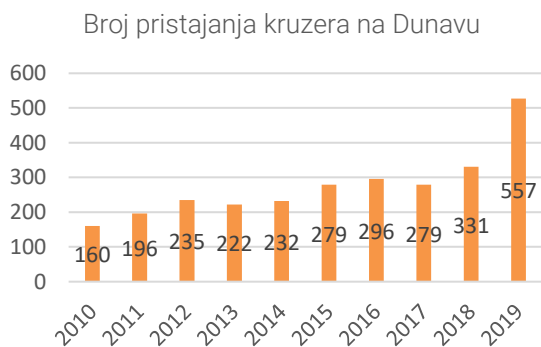
Iz prikazanog grafikona vidljiv je udio pristajanja riječnih kruzera na putničkim pristaništima na području Osječko-baranjske županije koji iznosi 28% od ukupnog broja pristajanja. Veći broj pristajanja od 72% ostvaren je u putničkim pristaništima u Vukovaru i Iloku na području Vukovarsko-srijemske županije na kojima je u 2019. godini pristalo ukupno 422 riječna kruzera.

Grafikon 10: Udio pristajanja riječnih kruzera u 2019. godini na području Osječko-baranjske županije
Izvor: Lučka uprava Vukovar/Lučka uprava Osijek, vlastita obrada

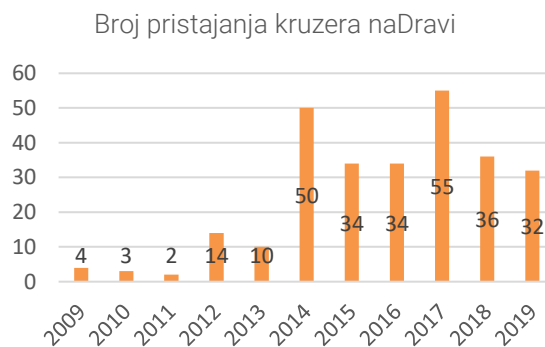


■ Vukovarsko-srijemska županija
 ■ Osječko-baranjska županija

U grafikonima u nastavku prikazan je promet ukupnog broja dolazaka riječnih kruzera na putničkim pristaništima na Dunavu i Dravi kroz razdoblje 2009./2010.-2019. godine. Dok je na putničkim pristaništima na Dunavu vidljiv konstantan rast broja pristajanja uz manje oscilacije, na putničkom pristaništu u Osijeku se zbog izrazito niskih vodostaja i problema plovnosti često događaju otkazivanja ili preusmjeravanja na druga pristaništa.



Grafikon 11: Broj pristajanja kruzera na Dunavu
Izvor: Lučka uprava Vukovar/vlastita obrada



Grafikon 12: Broj pristajanja kruzera na Dravi
Izvor: Lučka uprava Osijek/vlastita obrada

U promatranom razdoblju vidljiv je stalni rast broja dolazaka riječnih kruzera u putnička pristaništa na Dunavu i Dravi (uz iznimku 2018./2019. zbog niskog vodostaja rijeke Drave). Najveći postotak porasta

dolazaka riječnih krucera bilježi se upravo 2019. godine kada je u odnosu na 367 pristajanja ostvarenih u 2018. godini zabilježen porast od 60,49%.

Zaključno, udio gostiju iz susjedne Mađarske od 5,15% bilježi se za sada jedino na pristaništu u Osijeku i u ukupnom broju posjetitelja s međunarodnih riječnih krstarenja od 60 711 je relativno malen. Međutim promatrajući turistički promet na području Osječko-baranjske županije u kojem gosti iz Republike Mađarske imaju udio od 1,99%, postotak mađarskih gostiju koji Županiju posjete riječnim putem od 5,15% je značajno veći.

3.3 Analiza posjetitelja iz Republike Mađarske

Institut za turizam proveo je istraživanje stavova i potrošnje turista u Hrvatskoj, po prvi put provedeno na području cijele Hrvatske, od svibnja 2019. do ožujka 2020. godine. Istraživanje je provedeno prema metodološkom okviru istraživanja TOMAS Hrvatska i prošireno istraživanjem obilježja putovanja i boravka turista u Hrvatskoj. Istraživanje je provedeno primarnom, kvantitativnom metodom u kojoj se podaci prikupljaju osobnim intervjuom s turistima, uz korištenje strukturiranog upitnika. Provedeno je na uzorku od 13.582 ispitanika u hotelima, hostelima, kampovima i obiteljskom smještaju u 143 mjesta diljem Hrvatske, a obuhvaćeni su domaći gosti i gosti s 24 najvažnija emitivna tržišta. Od 13 582 ukupnih ispitanika, ispitano je 11 210 stranih turista od toga 2,6% turista iz Republike Mađarske, odnosno njih 354. U Kontinentalnoj Hrvatskoj istraživanje je provedeno na uzorku od 1 256 ispitanika u Slavoniji. U istraživanje nisu uključeni posjetitelji u međunarodnim riječnim krstarenjima. Rezultati istraživanja podijeljeni su na Jadransku i Kontinentalnu Hrvatsku, a u nastavku analize prikazat će se podaci prikupljeni ovim istraživanjem s naglaskom na posjetitelje iz Republike Mađarske.

Prema zaključku provedenog istraživanja na nivou cijele Hrvatske 43 godine je prosječna starost turista, 43% posjetitelja je fakultetski obrazovano, a 48% gostiju ima prosječna mjesečna primanja veća od 3.000 €.

U Kontinentalnoj Hrvatskoj kojoj pripada i područje ove Analize, podaci se bitno razlikuju od podataka za Jadransku Hrvatsku. Dok je more motiv dolaska za 81% gostiju u Jadranskoj Hrvatskoj, u Kontinentalnoj Hrvatskoj motivi prirode, *touring*, *city break*, sport i rekreacija zauzimaju udio od 24% do 32% i gotovo su podjednako raspoređeni. Iako je na nivou Hrvatske udio gostiju koji su već posjetili Hrvatsku tri ili više puta veći od 50%, Kontinent je više puta posjetilo tek 33% ispitanika, a njih 53% je ovdje prvi puta. Nadalje, 38% gostiju u Kontinentalnu Hrvatsku dolazi bez pratnje, 32% u pratnji partnera, 16% s prijateljima i 14% u krugu obitelji, a najveći udio čak 58% dolazi ih cestovnim prijevozom. Prosječan boravak gostiju u Kontinentalnoj Hrvatskoj je 2,9 noćenja, a glavne aktivnosti su odlazak u restorane, razgledavanje gradova, posjeti nacionalnim parkovima, povijesnim građevinama, muzejima i galerijama, pješačenje i ostale sportske, rekreativne, zabavne i kulturne aktivnosti. Ljepota prirode i krajolika, ljepota mjesta, osobna sigurnost, atmosfera i ugođaj te gostoljubivost lokalnog stanovništva najbolje su ocijenjeni elementi ponude Hrvatske. U Kontinentalnoj Hrvatskoj gosti su najmanje zadovoljni ponudom zabave, prilagođenosti destinacije osobama s posebnim potrebama, biciklističkim rutama i stazama te informacijama u zaštićenim prirodnim područjima. Prosječni dnevni izdaci u destinaciji su 115€ od čega se 54% izdataka odnosi na uslugu smještaja, a 17% na uslugu hrane i pića izvan smještajnog objekta¹.

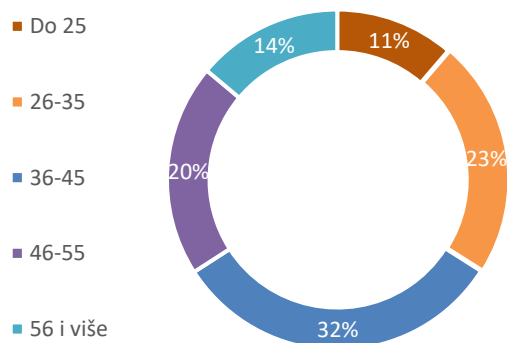
¹ Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, TOMAS 2019, Institut za turizam

U nastavku će se dati statistički podaci za posjetitelje iz Republike Mađarske preuzeti i obrađeni iz Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, TOMAS 2019, Institut za turizam, a usporedno s podacima za posjetitelje u Kontinentalnoj Hrvatskoj. U opisnom dijelu korišteni su podaci i iz Izvješća o radu Turističke zajednice Osječko-baranjske županije za 2019. godinu koja je uzeta kao zadnja godina bez poremećaja na turističkom tržištu uzrokovanog pandemijom COVID-19.

Dob posjetitelja

Nema velike razlike u prosječnoj starosti posjetitelja na nivou cijele RH i ona iznosi 43 godine. U Kontinentalnoj Hrvatskoj najzastupljeniji su oni mlađi od 30 i stariji od 50 godina.

Ovaj prosjek vidljiv je i kod gostiju iz Mađarske čiji je najveći udio godišta 36-45 godina i iznosi 32%.



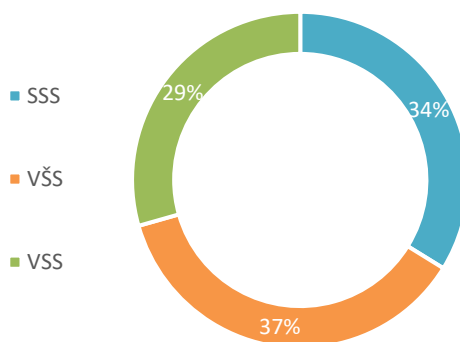
Grafikon 13: Dob posjetitelja iz Mađarske

Izvor: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj /vlastita obrada

Stupanj obrazovanja posjetitelja

U Kontinentalnoj Hrvatskoj udio fakultetski obrazovanih gostiju viši je od prosjeka (48%). Obrazovaniji gosti zastupljeniji su među gostima hotela više kategorije i njihov motiv dolaska je kultura i umjetnost te posjet ruralnim područjima.

Kod gostiju iz susjedne Mađarske također je vidljiv velik udjela fakultetski obrazovanih posjetitelja od 29% onih sa završenim fakultetom do 37% onih sa višom stručnom spremom.



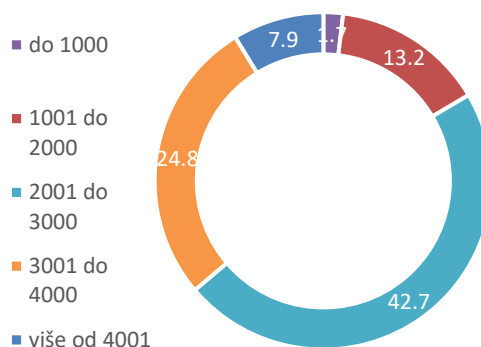
Grafikon 14: Stupanj obrazovanja posjetitelja iz Mađarske

Izvor: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj /vlastita obrada

Mjesečna primanja posjetitelja u €

Kontinentalna Hrvatska bilježi znatno manji udio gostiju s višim primanjima od 39%. Općenito na temelju istraživanja zaključeno je da gosti s prosječno najvišim primanjima kućanstva dolaze iz Republike Koreje, Švicarske, skandinavskih zemalja, Nizozemske i SAD-a.

Gosti iz Republike Mađarske u najvećem postotku od 42,7% imaju prihod od 2 000 do 3 000 €.

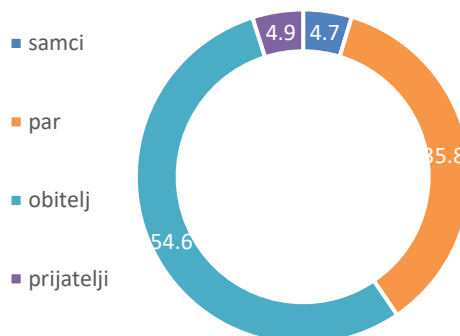


Grafikon 15: Mjesečna primanja posjetitelja iz Mađarske
Izvor: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj/vlastita obrada

Pratnja posjetitelja na putovanju

Udio od 38% gostiju u Kontinentalnu Hrvatsku dolazi bez pratnje, 32% u pratnji partnera, 16% s prijateljima i 14% u krugu obitelji.

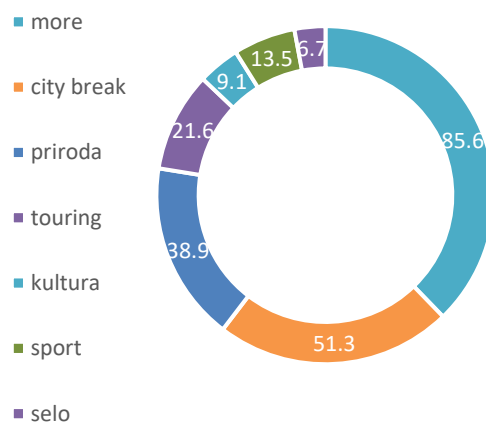
Kod gostiju iz Republike Mađarske ovdje je vidljiva znatna razlika. Najveći udio upravo dolazi u krugu obitelji njih čak 54,6%, a bez pratnje samo 4,7% posjetitelja.



Grafikon 16: Pratnja posjetitelja iz Mađarske
Izvor: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj/vlastita obrada

Motivi dolaska posjetitelja s udjelom većim od 5%

Motivi dolaska u Kontinentalnoj Hrvatskoj većinom se odnose na prirodu 31,7%, zatim organizirane ture i razgled 26%, posjet gradovima 25,9% te sport i rekreacija 21,4%. Zbog posla dolazi 21,7% turista, a kultura i umjetnost je motiv dolaska za 15,7% posjetitelja. Na razgled sela motiviralo se 9,6%, a gastronomiju 6,6% gostiju. Planinarenje je motiv za dolazak 9,8% gostiju, a manifestacije i događanja za 6,5% gostiju. Posjetitelji iz Mađarske s druge strane, najviše su motivirani dolaskom na more njih 85,6% što je razumljivo obzirom da je analiza rađena na području cijele RH.

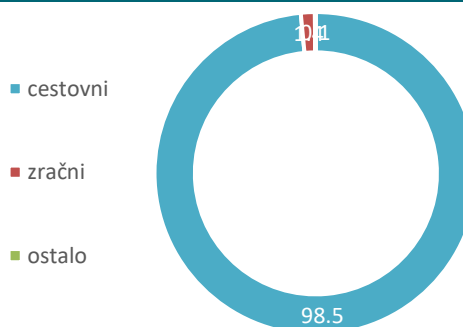


Grafikon 17: Motivi dolaska posjetitelja iz Mađarske
Izvor: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj/vlastita obrada

Prijevozno sredstvo dolaska posjetitelja

U Kontinentalnu Hrvatsku većina gostiju dolazi cestovnim prijevozom, odnosno automobilom 45,2%, automobilom s kampkućicom 0,5%, kamperom 2,9%, autobusom 8,9%, motociklom 3,1% i biciklom 0,2%. Zračnim prijevozom stiže 37,4% ispitanih. Riječni prijevoz nije zabilježen kao sredstvo dolaska.

Gotovo svi posjetitelji iz Republike Mađarske dolaze u Hrvatsku cestovnim prijevozom što je očekivano obzirom činjenicu da se radi o susjednim državama.



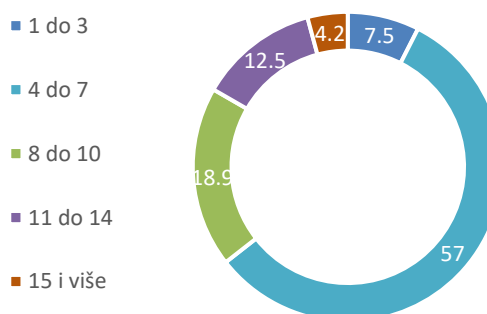
Grafikon 18: Dolazak posjetitelja iz Mađarske

Izvor: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj /vlastita obrada

Prosječan broj noćenja

Čak 73% posjetitelja u Slavoniji ostvaruje jedno do tri noćenja. Prosječno najduži boravak u RH ostvaruju gosti iz Nizozemske, Njemačke i Belgije. Najkraći boravak ostvaruju gosti iz Japana, domaći i gosti iz susjedne BiH, a najduži oni koji u RH dolaze motivirani morem i koji se u prosjeku najviše zadržavaju u kampovima.

Čak 57% posjetitelja iz Mađarske zadržava se u RH 4-7 dana, što je velika razlika u odnosu na prosjek zadržavanja gostiju u OBŽ koji iznosi 2,33 dana.



Grafikon 19: Dob posjetitelja iz Mađarske

Izvor: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj /vlastita obrada

Najveći udio u aktivnostima turista u Kontinentalnoj Hrvatskoj zauzimaju razgledi grada, odlasci u restorane, a zatim posjeti nacionalnim parkovima i zaštićenim prirodnim područjima te posjet povijesnim građevinama, muzejima, galerijama i izložbama. Posjetitelji iz Republike Mađarske obzirom na postotak motiva dolaska koji je more, u najvećem dijelu uživaju u plivanju i kupanju, zatim slijede razgledavanje gradova i odlazak u restorane, dok se od sportskih aktivnosti najviše bave hodanjem, trčanjem i ronjenjem.

Uspoređujući podatke iz analize posjetitelja iz susjedne Mađarske dobivene iz rezultata Stavova i potrošnje turista u Hrvatskoj provedenog od strane Instituta za turizam s podacima o turističkom prometu u Osječko-baranjskoj županiji i Kontinentalnoj Hrvatskoj općenito, vidljiv je prostor za produženje boravka mađarskih gostiju u Županiji, a usmjeravanjem programa prema njihovim motivima dolaska i povećanjem broja dolazaka u konačnici.

4

Analiza postojećeg stanja
graničnih prijelaza

*Analysis of the current state of
border crossings*



4. Analiza postojećeg stanja graničnih prijelaza

Zakon o nadzoru državne granice državnu granicu definira kao prostor koji se rasprostire nad zemljinom površinom u visinu, na površini tla i u dubinu zemlje, dok graničnu crtu definira kao koordinatno određenu crtu koja na kopnu, moru, rijekama i jezerima dijeli teritorij Republike Hrvatske od teritorija susjedne države. Kao granica uzima se često lanac najviših planinskih vrhova, razvođe dviju rijeka, geometrijska sredina rijeke (uglavnom plovne), njezin najdublji tok ili matica. Što se tiče voda, svakoj državi pripada jedan dio obale, ili je jedan dio slobodan.

Kopnene granice Republike Hrvatske ukupno su duge 2028 kilometara, a s Republikom Mađarskom granica je duga 355,5 kilometara. Na tom području nalazi se šest cestovnih graničnih prijelaza, od kojih je četiri na području Osječko-baranjske županije. Većina turističkih dolazaka u prekograničnom području odvija se upravo preko cestovnih graničnih prijelaza, dok su unutarnji vodni putovi nedovoljno iskorišteni za razvoj turizma u prekograničnom području.

The Law on State Border Surveillance defines the state border as an area that extends above the earth's surface in height, on the soil surface and in the depth of the earth, while it defines a border line as a coordinate line that separates the territory of the Republic of Croatia from the territory of the neighboring country.. The chain of the highest mountain peaks, the watershed of two rivers, the geometric middle of the river (mostly navigable) or its deepest course line are often taken as the boundary. As for the waters, each state owns one part of the coast, or one part is free.

The land borders of the Republic of Croatia are a total of 2,028 kilometers long, and the border with the Republic of Hungary is 355.5 kilometers long. There are six road border crossings in this area, four of which are in the Osijek-Baranja County. Most tourist arrivals in the cross-border area take place through road border crossings, while inland waterways are insufficiently used for the development of tourism in the cross-border area.

4.1 Rijeke kao državna granica

U teoriji međunarodnog prava državnu granicu definira se kao crtu do koje se proteže državno područje ili plohu koja presijeca graničnom crtom zračni prostor, površinu zemlje i podzemlje između susjednih zemalja. Za zemlje koje imaju more granica na moru označava se kao ploha koja na vanjskom rubu teritorijalnog mora okomito presijeca zračni prostor, površinu mora sa dnom i podmorjem i dijeli teritorijalno more države od slobodnog mora ili teritorijalnog mora susjedne države. Zakon o nadzoru državne granice državnu granicu definira kao prostor koji se rasprostire nad zemljinom površinom u visinu, na površini tla i u dubinu zemlje, dok graničnu crtu definira kao koordinatno određenu crtu koja na kopnu, moru, rijekama i jezerima dijeli teritorij Republike Hrvatske od teritorija susjedne države.

Državna granica je zamišljena crta koja omeđuje državno područje jedne države. Gotovo sve su utvrđene međudržavnim dogovorima, a poneka je određena uz pomoć suda. Obilježene su kamenjem i stupovima, a u novije vrijeme prometnim znakovima. Kao granica uzima se često lanac najviših planinskih vrhova, razvođe dviju rijeka, geometrijska sredina rijeke (uglavnom plovne), njezin najdublji tok ili matica. Što se tiče voda, svakoj državi pripada jedan dio obale, ili je jedan dio slobodan.

Kada se govori o podjeli državne granice najčešće postoje podjele na prirodne granice i umjetne granice. Prirodnim granicama smatraju se prirodni oblik tla; rijeke ili planinski masivi. Kada se govori o rijekama, kanalima i jezerima tada možemo izvršiti dvije osnovne podjele. Prva skupina bi bile nacionalne ili takozvane unutarnje rijeke. To su one rijeke koje od svog izvora do ušća u more ili u neku drugu rijeku protječu samo u granicama jedne države. One čine dio državnoga područja. Gledajući u odredbe međunarodnog prava možemo ustanoviti da ne postoji pravilo općeg međunarodnog prava koje bi drugim državama davalo pravo da njihovi brodovi pod njihovom zastavom plove tim rijekama. Druga vrsta rijeka kada govorimo o podjeli bi bile međunarodne rijeke. Jednostavnom definicijom može se reći da su to one rijeke koje razdvajaju područje dviju država, ili prolaze kroz više država. Rijeka Drava međunarodna je rijeka. Kada govorimo o upotrebi međunarodnih rijeka također postoji podjela. Postoje dvije velike skupine. Plovidba plovnim dijelom rijeke uzvodno od ušća do točke do koje je ta plovidba moguća, te korištenje vodenih tokova u druge svrhe, za proizvodnju električne energije i irigaciju npr. Govorimo li nadalje o režimu plovnih putova potrebno je spomenuti Barcelonsku konvenciju sa Statutom iz 1921. Ta konvencija koja je na snazi i dan danas za njezine članove se uz mnoštvo propisa ipak može svesti na temeljna četiri načela:

1. Sloboda plovidbe i jednakost tretmana za brodove pod zastavom svih država stranaka. U tome je izuzeta kabotaža (prijevoz robe i putnika između luka iste pribrežne države na rijeci),
2. Pristojbe se mogu naplaćivati samo za stvarno pružene usluge i za održavanje ili poboljšanje plovnosti rijeke, a ne u svrhu obogaćenja,
3. Predviđaju se znatne obveze za svaku pribrežnu državu glede njezina sektora međunarodne rijeke. Ta država ne smije postavljati nikakve zapreke za plovidbu, mora uklanjati podrtine, i održavati plovnost rijeke,
4. Konvencija podrazumijeva različite mogućnosti upravljanja međunarodnim rijekama: pojedinačno (svaka država u svome sektoru), regionalno (sve pribrežne države zajedno) ili međunarodno (pribrežne i treće države).

Tokovi međunarodnih graničnih i drugih rijeka nisu u samovoljnoj vlasti određene pribrežne države. Glavno pravilo je da ni jedna država prema međunarodnom pravu ne smije izmijeniti prirodne uvjete

područja susjednih država. To bi značilo da ni jedna država ne smije zaustaviti ili skrenuti tok vode koji teče kroz njeno područje u područje druge države. Nadalje, voda se ne smije upotrebljavati tako da bi se ugrozila susjedna država.

Drava je druga po redu rijeka s najduljim vodotokom na području RH. U Hrvatskoj teče ukupnom duljinom od 323 kilometra, uključujući i dio toka koji čini državnu granicu. Rijeka Drava čini granicu između Hrvatske i Mađarske na dužini od 136 km. Od Drave u Hrvatskoj jedino rijeka Sava ima dulji vodotok (510 kilometara). Pritom je površina sliva rijeke Drave nešto veća od 41 tisuće kilometra četvornih te se Drava uz Savu, Dunav, Kupu i Muru ubraja u rijeke crnomorskog sliva s vrlo velikim slivnim površinama. Gotovo šestina ukupne površine njena sliva nalazi se u Hrvatskoj – oko 7 tisuća kilometara četvornih. Manji dio toka Drave nalazi se na sjeveroistoku Italije iz koje ulazi u Austriju. Znatni dio vodotoka Drave je upravo u Austriji odakle ulazi u Sloveniju, a zatim i u Hrvatsku na sjeveru zemlje. Prolazi Međimurjem gdje se ubrzo pretvara u prirodnu državnu granicu Hrvatske i Mađarske. Njezin put i završava na području RH u Osječko-baranjskoj županiji.

4.2 Analiza postojećeg stanja graničnih prijelaza

Kopnene granice Republike Hrvatske ukupno su duge 2028 kilometara. Hrvatska na kopnu graniči s pet zemalja prema dužine granice kako je prikazano u nastavku:

R.br.	Država	Duljina granice u km
1.	Bosna i Hercegovina	855,3
2.	Slovenija	667,8
3.	Mađarska	355,5
4.	Srbija	317,6
5.	Crna Gora	22,6

Prijelaz putnika i roba preko granice odvija se preko graničnih prijelaza koji se dijele na:

1. stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba s inspeksijskim službama,
2. stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba,
3. stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika,
4. stalni granični prijelazi za pogranični promet,
5. sezonski granični prijelazi za međunarodni promet putnika.

Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba s inspeksijskim službama su prijelazi na kojima se neprekidno obavljaju poslovi iz nadležnosti policije i carine, a poslovi iz nadležnosti veterinarske, fitosanitarne, sanitarne i prometne inspekcije u skladu s odgovarajućim zakonom i međunarodnim ugovorima.

Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba bez inspeksijskih službi su prijelazi na kojima se obavljaju poslovi iz nadležnosti policije i carine. Preko ovih graničnih prijelaza mogu se uvoziti, izvoziti ili prevoziti vrste roba koje ne podliježu inspeksijskom pregledu na granici ili je njihov promet reguliran posebnim propisom.

Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika su prijelazi na kojima se obavljaju poslovi iz nadležnosti policije i carine, otvoreni za međunarodni putnički promet.

Stalni granični prijelazi za pogranični promet su prijelazi određeni za prelazak državne granice sukladno pravilima režima pograničnog prometa utvrđenog sporazumom o pograničnom prometu sa susjednom državom. Sukladno pravilima režima pograničnog prometa stanovnici pograničnog područja mogu prelaziti državnu granicu i preko drugih graničnih prijelaza.

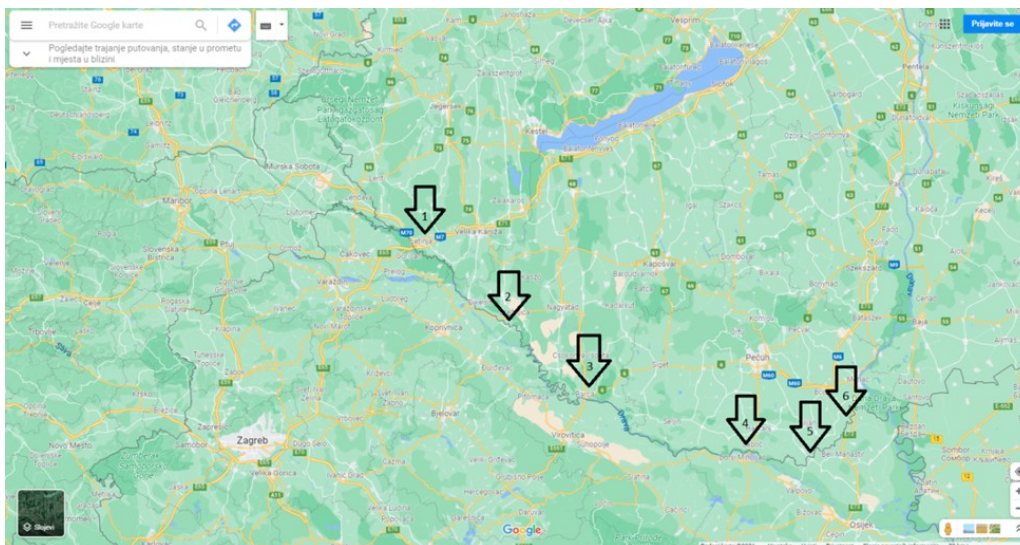
Sezonski granični prijelazi za međunarodni promet putnika su prijelazi na kojima se obavljaju poslovi iz nadležnosti policije i carine, otvoreni za međunarodni putnički promet. Ovi prijelazi otvaraju se za promet u razdoblju od 1. travnja do 31. listopada svake kalendarske godine, osim ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno. Ukoliko u kalendarskoj godini uskrсни blagdani započnu prije 1. travnja, sezonski granični prijelazi otvaraju se za promet sedam dana prije početka blagdana.

Granični prijelazi Republike Hrvatske na granici s Mađarskom uređeni su kako je prikazano u tabeli u nastavku:

Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba u cestovnom prometu	Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba u željezničkom prometu	Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika u cestovnom prometu
Duboševica Goričan Terezino Polje Donji Miholjac Gola	Koprivnica Kotoriba Beli Manastir	Goričan II Baranjsko Petrovo Selo Donja Dubrava Kotoriba Legrad Ferdinandovac Sopje

Cestovni granični prijelazi Hrvatska-Mađarska prikazani su na karti u nastavku:

1. Granični prijelaz Goričan (HR) -Letenye (HU)
2. Granični prijelaz Gola (HR) -Berzence (HU)
3. Granični prijelaz Terezino Polje (HR) -Barcs (HU)
4. Granični prijelaz Donji Miholjac (HR)-Drávaszabolcs (HU)
5. Granični prijelaz Baranjsko Petrovo Selo (HR) -Beremend (HU)
6. Granični prijelaz Duboševica (HR)-Udvar (HU)



Slika 1: Karta cestovnih graničnih prijelaza Hrvatska-Mađarska
Izvor: <https://baustela.hr>

Granični prijelazi s Mađarskom u nadležnosti PU osječko-baranjske su:

- Stalni granični prijelaz za međunarodni promet putnika i roba u cestovnom prometu Donji Miholjac, (Polijska postaja Donji Miholjac)
- Stalni granični prijelaz za međunarodni promet putnika u cestovnom prometu Baranjsko Petrovo Selo, (Postaja granične policije Beli Manastir)
- Stalni granični prijelaz za međunarodni promet putnika i roba u cestovnom prometu Duboševica, (Postaja granične policije Beli Manastir)
- Stalni granični prijelaz za međunarodni promet putnika i roba u željezničkom prometu Beli Manastir.

Na području Osječko-baranjske županije nalazi se samo jedan stalni granični prijelaz za međunarodni promet putnika i roba u riječnom prometu kao i nalazi se u Osijeku.

Sektor za granicu prati, analizira, usklađuje i organizira provođenje mjera i rješenja pri policijskim poslovima na državnoj granici, aerodromima i lukama unutarnjih voda otvorenim za međunarodni promet. Prati primjenu propisa o nadzoru i prelaženju državne granice te prati, analizira i koordinira poslove u vezi nezakonitih migracija. Nadzor državne granice u nadležnosti PU osječko-baranjske provodi se preko dvije specijalizirane granične postaje (Postaja granične policije Beli Manastir i Postaja granične policije Dalj) i jedna mješovita postaja (Polijska postaja Donji Miholjac).

Kada se govori o Zakonu o nadzoru državne granice Republike Hrvatske najvažnije je reći da se Zakonom o nadzoru državne granice uređuju pitanja kao što su nadzor državne granice, poslovi granične policije, međunarodna suradnja između Republike Hrvatske i ostalih zemalja, kao i suradnju ostalih državnih službi na granici. Nadzor državne granice je kontrola prelaska državne granice i zaštita državne granice, a obavlja se radi:

- osiguranja nepovredivosti državne granice i državnog područja Republike Hrvatske
- zaštite života i zdravlja ljudi
- sprečavanja i otkrivanja kaznenih djela i prekršaja te otkrivanja i pronalaska počinitelja istih
- sprečavanja nezakonitih migracija
- sprečavanja i otkrivanja drugih opasnosti za javnu sigurnost, pravni poredak, i nacionalnu sigurnost.

Ovim Zakonom se uređuju pojmovi granične crte i državne granice, reguliraju tijela i njihove ovlasti za nadzor državne granice, određuje se prelazak državne granice kao i graničnog prijelaza, regulira se pojam granične kontrole, također se određuje i regulira pojam granične crte i zaštite državne granice, reguliraju se poslovi granične policije u unutrašnjosti države, međunarodna granična policijska suradnja, prikupljanje, pohrana, obrada, korištenje i zaštita podataka.

Nadzor državne granice usklađen je s međunarodnim direktivama kako slijedi:

- Uredba (EU) 2016/399 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o Zakoniku Unije o pravilima kojima se uređuje kretanje osoba preko granica (Zakonik o schengenskim granicama)
- Uredba (EU) 2017/2226 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. studenoga 2017. o uspostavi sustava ulaska/izlaska (EES) za registraciju podataka o ulasku i izlasku te podataka o odbijanju ulaska za državljane trećih zemalja koji prelaze vanjske granice država članica i određivanju uvjeta za pristup EES-u za potrebe izvršavanja zakonodavstva te o izmjeni Konvencije o provedbi Schengenskog sporazuma i uredbi (EZ) br. 767/2008 i (EU) br. 1077/2011
- Uredba (EU) 2018/1240 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. rujna 2018. o uspostavi europskog sustava za informacije o putovanjima i odobravanje putovanja (ETIAS) i izmjeni uredbi (EU) br. 1077/2011, (EU) br. 515/2014, (EU) 2016/399, (EU) 2016/1624 i (EU) 2017/2226.
- Uredba (EU) 2019/817 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. svibnja 2019. o uspostavi okvira za interoperabilnost informacijskih sustava EU-a u području granica i viza i izmjeni uredbi (EZ) br. 767/2008, (EU) 2016/399, (EU) 2017/2226, (EU) 2018/1240, (EU) 2018/1726 i (EU) 2018/1861 Europskog parlamenta i Vijeća te odluka Vijeća 2004/512/EZ i 2008/633/PUP
- Uredba (EU) 2019/1896 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. studenoga 2019. o europskoj graničnoj i obalnoj straži i stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1052/2013 i (EU) 2016/1624

U cilju unaprjeđenja prekogranične suradnje između Hrvatske i Mađarske uskoro će se graditi četiri nova granična prijelaza kako bi se smanjila prosječna udaljenost između njih koja iznosi 50 kilometara, dok su prijelazi u zapadnim zemljama svaka dva do četiri kilometra. Time će se doprinijeti unaprjeđenju prekogranične suradnje između Hrvatske i Mađarske s posebnim naglaskom na prometnom povezivanju u cilju razvoja zelene politike, održivog rasta i razvoja te jačanja gospodarskih aktivnosti u prekograničnom području. Hrvatska je također osigurala i sve potrebne uvjete za potpunu primjenu schengenskih standarda. Politička odluka, kada bude donesena, imat će i konkretne gospodarske učinke. Jedan od prvih sektora koji će osjetiti opipljive benefite članstva u Schengenu bit će upravo turizam i to najprije na graničnim prijelazima s Mađarskom i Slovenijom gdje više neće biti graničnih kontrola. Dakle, ulaskom Hrvatske u Schengen olakšati će se i dolazak mađarskih turista u Hrvatsku što će doprinijeti povećanju prekograničnog turističkog prometa.

5

Prijedlog koncepta razvoja
prekogranične plovidbe

*Proposal of the concept of cross-border
navigation development*



5. Prijedlog koncepta razvoja prekogranične plovidbe

Putnički promet unutarnjim vodnim putovima na području Osječko-baranjske županije, razvijen je samo u obliku proizvoda međunarodnih riječnih krstarenja, tzv. kruzinga. U većoj mjeri odvija se rijekom Dunav, dok na rijeci Dravi postoje ograničenja zbog uvjeta plovnosti tijekom izrazito niskih vodostaja. Međutim prethodne analize su pokazale da nema ograničenja plovidbe za manje putničke brodove, no koncept izletničke plovidbe niti na rijeci Dravi niti na rijeci Dunav na području Osječko-baranjske županije za sada nije razvijen.

Obzirom da je predmet ove analize potencijal prekogranične plovidbe rijekom Dravom, u ovom poglavlju prikazat će se prijedlog koncepta povezivanja turističke atrakcijske osnove u prekograničnom području vodnim putem. Povezivanje raznih oblika turističke infrastrukture i turističke atrakcijske osnove u jedinstvenu cjelovitu ponudu, doprinijet će atraktivnosti ovog prekograničnog područja.

Osim toga, ova analiza trebala bi potaknuti investicije u pristanišnu infrastrukturu te doprinijeti povećanju interesa za ulaganja u novu turističku ponudu koja će između ostalog imati za cilj i povećanje gostiju u prekograničnom području.

Passenger traffic on inland waterways in the Osijek-Baranja County has been developed only in the form of products of international river cruises, the so-called cruising. It takes place to a greater extent on the Danube River, while on the Drava River there are restrictions due to navigability conditions during extremely low water levels. However, previous analyzes have shown that there are no restrictions on navigation for smaller passenger ships, but the concept of excursion navigation neither on the Drava River nor on the Danube River in the Osijek-Baranja County has not been developed yet.

Given that the subject of this analysis is the potential of cross-border navigation on the Drava River, this chapter will present a proposal for the concept of connecting the tourist attraction in the cross-border area by water. Combining various forms of tourist infrastructure and tourist attraction base into a unique comprehensive offer will contribute to the attractiveness of this cross-border area.

In addition, this analysis should encourage investment in port infrastructure and contribute to increasing interest in investing in the new tourist offer, which will, among other things, aim to increase guests in the cross-border area.

5.1 Prijedlog koncepta razvoja prekogranične plovidbe

Rijeka Drava prirodna je turistička atrakcijska osnova Osječko-baranjske županije. Protječe njenim zapadnim dijelom od naselja Podravska Moslavina kroz gradove Donji Miholjac, Belišće, Valpovo i Osijek. Uvjeti plovnosti rijekom Dravom omogućavaju razvoj putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe. Unatoč tomu, njen potencijal u smislu razvoja riječnog turizma nije iskorišten. Dravom se organizirano plovi samo u međunarodnim riječnim krstarenjima Dunavom do Osijeka gdje se putnici iskrcavaju i ukrcavaju na riječne kruzere u novoizgrađenom putničkom pristaništu. Na rijeci Dravi na području Osječko-baranjske županije ne postoji druga raspoloživa pristanišna infrastruktura za razvoj riječnog turizma.

Ova Analiza ima zadatak potaknuti razvoj prekogranične plovidbe na području gradova i naselja smještenih uz Dravu na način da identificira moguće razvojne potencijale objedinjujući turističku atrakcijsku osnovu s plovidbom. Analizom postojeće turističke atrakcijske osnove i turističke infrastrukture smještene neposredno uz rijeku Dravu ili s njom izravno povezane, vodilo se računa da se plovidba može povezati s turističkom ponudom u neposrednoj blizini stvarajući tako pretpostavku za organizaciju jednodnevnih prekograničnih izleta.

Priručnikom o pograničnim procedurama u plovidbi, cilj ove Analize bio je potaknuti goste u prekograničnom području na aktivnije korištenje postojećih turističkih brodova što će u konačnici doprinijeti i povećanom interesu za investicije u riječnom turizmu.

Primjeri dobre prakse u okruženju govore u prilog činjenici da je izletnička i sportsko-rekreacijska plovidba turistički proizvod za kojim raste potražnja. Povratak prirodi i rijekama turistički je proizvod koji treba iskoristiti na područjima koja imaju vodne putove te ih staviti u funkciju razvoja turizma. Upravo prirodna turistička osnova prednost je koju Osječko-baranjska županija ima, a koja pogoduje razvoju turizma. Županija je smještena između četiri županije i dvije države što pogoduje privlačenju velikog broja ljudi posebice na jednodnevne izlete i vikend odmora. Uz mogućnost dolaska u Županiju cestovnim, željezničkim i zračnim putem, upravo u ovom prekograničnom području moguć je dolazak i riječnim putem. Upravo su rijeke Drava i Dunav potencijal Županije za razvoj riječnog turizma u svim oblicima i privlačenje većeg broja posjetitelja iz prekograničnih područja korištenjem vodnih putova u dolasku.

Identifikacija turističkih resursa destinacije nije predmet ove Analize, obzirom da je ista rađena u nekoliko strateških i studijskih dokumenata u cilju razvoja turizma na području Županije. U ovoj Analizi naglasak je na prirodnim turističkim resursima destinacije koje čine unutarnji vodni putovi s naglaskom na rijeku Dravu kao međunarodni vodni put i dijelom granicu s Republikom Mađarskom. U prijedlogu koncepta prekogranične plovidbe dat će se dva primjera mogućnosti organizacije programa koji uključuje postojeću turističku osnovu i infrastrukturu povezanu vodnim putem.

Turistička atrakcijska osnova predmetnog prekograničnog područja za svrhe daljnje razrade koncepta razvoja prekogranične plovidbe podrazumijeva sljedeće osnovne elemente:

- uređen plovni put
- uređenu pristanišnu infrastrukturu
- turistički brod

- turističke atrakcije i ostalu turističku infrastrukturu u okruženju.

Rijeka Drava i rijeka Dunav međunarodni su vodni putovi koji svojim tehničkim karakteristikama osiguravaju plovnost za manje turističke brodove. Rijeka Dunav pri tome nema ograničenja u plovnosti za ovakva plovila, dok je rijeka Drava klasificirana prema uvjetima plovnosti na nekoliko klasa kako je detaljno opisano u sljedećem poglavlju ove Analize. Na području Osječko-baranjske županije nema prepreka za odvijanje prekogranične plovidbe manjim turističkim brodovima.

Pristanišna infrastruktura na području Osječko-baranjske županije za sada je uređena u Batini i Aljmašu na rijeci Dunav te Osijeku na rijeci Dravi. U pripremi je projektna dokumentacija za ishođenje građevinske dozvole za gradnju putničkog pristaništa i u Belišću, financirana također iz projekta VICINaD u programu prekogranične suradnje HU-HR te gradnja komunalnog pristaništa u Batini s jednim slobodnim vezom za potrebe ukrcaja i iskrcaja putnika s manjih izletničkih brodova. Turistički brod koji je pretpostavka povezivanja prekograničnog područja rijekama Dravom i Dunavom, za sada je na raspolaganju samo pod mađarskom zastavom. Radi se o dva turistička broda MOHACS 1 i SZIREN.

Putnički katamaran MOHACS 1 novije je gradnje iz 2018. godine, a u 2019. godini u organiziranim turama iz Mohacsa u susjednoj Mađarskoj, pristao je u Osijeku 5 puta s ukupno 187 mađarskih gostiju. Programi su bili jednodnevni s plovidbom Mohacs-Osijek i obilaskom destinacije. Ovaj turistički brod se osim u prekograničnoj plovidbi koristi i za uzvodnu plovidbu Dunavom u Mađarskoj, organizirane tematske izlete poput „bike&boat“, rođendanske proslave i slično.

Ime broda: MOHACS 1
 Zastava: Republika Mađarska
 Vrsta: Putnički brod bez smještaja
 Duljina: 20 m
 Širina: 7 m
 Gaz: 0,8 m
 Kapacitet: 48 putnika
 Brzina: max 40 km/h
 Vez: Mohacs/Baja

Slika 2: Brod Mohacs 1

Izvor: <https://marinetraffic.com>



Putnički brod SZIREN starije je gradnje. Prvotno je plovio na jezeru Balaton u čiju svrhu je i sagrađen. Tek 1996. godine premješten je i adaptiran za rijeku Dravu kada iz imena Gagarin prelazi u Sziren. Putnički brod ima redovni plan vožnje koja traje 1,5 sat. U svojim programima plovidbe rijekom Dravom ovaj brod kreće iz pristaništa s lijeve obale Drave u mjestu Dravasabolcs i nakon kružne izletničke plovidbe iskrcava putnike u istom pristaništu. Brod je namijenjen turističkoj plovidbi i u svojim programima nudi zakusku na brodu, izlazak i obilazak destinacije, razgled bogate flore i faune područja, rođendanske i tematske proslave i slično. Pristajanje broda SZIREN nije do sada zabilježeno u pristaništima na desnoj obali rijeke Drave, odnosno na pristaništu Osijek.

Ime broda: SZIREN
Zastava: Republika Mađarska
Vrsta: Putnički brod bez smještaja
Duljina: 15 m
Širina: - m
Gaz: - m
Kapacitet: 45 putnika
Brzina: - km/h
Vez: Dravaszabolcs

Slika 3: Brod SZIREN

Izvor: <https://setahajo.com>



Turistička atrakcijska osnova ovog bogatog prekograničnog područja osnova je za dolazak posjetitelja koji, kako je navedeno u prethodnom poglavlju, u destinaciju dolaze cestovnim prijevozom. Razvoj turizma županije počiva na lječilišnom, rekreativnom, lovnom i ribolovnom te seoskom turizmu. Izuzetno mjesto kontinentalnog turizma predstavljaju jedinstvena ekološka oaza Parka prirode Kopački rit, zaštićena područja Regionalnog parka Mura-Drava i poznati vinski podrumi. Osječka tvrđa i Đakovačka katedrala simboli su kulturnog turizma, a zajedno s dvorcima u Donjem Miholjcu, Valpovu i Našicama čine iznimno bogatstvo za sve ljubitelje kulturnih i povijesnih sadržaja.

Cijeli promatrani prekogranični prostor izvrsno je povezan i biciklističkom infrastrukturom kroz nekoliko Euro Velo ruta. Sva prepoznatljiva turistička obilježja Osječko-baranjske županije uglavnom su smještena u neposrednoj blizini rijeke Drave. Unatoč tome nisu povezana riječnim putem u jedinstven turistički doživljaj koji bi Županiju istaknuo u ponudi kontinentalnog turizma. Stoga će se u nastavku dati prijedlog dva programa u destinaciji koja su povezana temeljem za sada postojećih turističkih brodova te postojeće i planirane javne pristanišne infrastrukture.

5.2 „Bike&Cruise“

Na području Osječko-baranjske županije cikloturistička ponuda, kao i infrastruktura, uglavnom je koncentrirana na području EuroVelo ruta. Postojeća cikloturistička ponuda u stalnoj je nadogradnji i unaprjeđenju kroz razne oblike nacionalnog i EU sufinanciranja. Pojedine općine i gradovi su kroz različite projekte pokrenuli razvoj sadržaja za cikloturiste. Operativnim planom razvoja cikloturizma Osječko-baranjske županije cikloturizam je definiran kao aktivan oblik turizma koji podrazumijeva vožnju biciklom, odnosno obilazak određenog turističkog lokaliteta ili destinacije vlastitim ili unajmljenim biciklom. Cikloturisti bicikl koriste kao osnovno prijevozno sredstvo tijekom cijelog putovanja i boravka ili putuju drugim prijevoznim sredstvima, a biciklom se služe na kraćim relacijama unutar područja na kojem borave. Obje vrste cikloturista prihvatljive su u programima „bike&cruise“. U prvoj skupini biciklistička ruta biti će osnovni motiv putovanja dok će vožnja brodom služiti za prijelaz državne granice i prelazak s jedne na drugu obalu rijeke Drave. Druga skupina primarno će koristiti plovidbu kao osnovni motiv putovanja dok će se unajmljenim biciklima prilikom iskrcaja služiti za

obilazak okolne turističke atrakcijske osnove destinacije u bližem okruženju putničkog pristaništa.

Kako Operativni plan dalje navodi, cikloturisti često putuju u skupinama od dvoje ili više ljudi, rjeđe samostalno, a ovisno o preferencijama i mogućnostima, odlučuju se na kraće ili dulje staze. Na dulje staze, koje u danu mogu doseći i do 160 km, odlučuju se aktivniji cikloturisti, najčešće odrasle osobe mlađe do zrele dobi, kojima su sport i biciklizam način života i izvan vremena odmora. Oni voze većim brzinama, rijetko se zaustavljaju, preferiraju vožnju manje prometnim kolnikom i izbjegavaju biciklističke staze zbog sporijih biciklista te najčešće koriste jeftiniji smještaj ili kampove. Srednje duge relacije odabiru cikloturisti koji se sportom bave nešto rjeđe, umirovljenici, obitelji s djecom itd. Dnevno prijeđu 30-40 km, i voze manjim brzinama. Preferiraju biciklističke staze, ali po potrebi voze i kolnikom. Zaustavljaju se češće, zbog odmora ili razgledavanja i preferiraju osrednje smještajne objekte. Kraće relacije odabiru i povremeni cikloturisti, tj. turisti kojima biciklizam nije prioritet, nego tijekom odmora, povremeno biciklom (najčešće unajmljenim) odlaze u razgledavanje. U ovu kategoriju ulaze sve dobne skupine, najčešće obitelji s djecom, grupe prijatelja ili obitelji, umirovljenici itd. Voze do nekoliko sati u danu, uz česta zaustavljanja, preferiraju biciklističke staze, a povremeno koriste kolnik. Biraju srednji ili kvalitetniji smještaj².

Zajedničko svim skupinama cikloturista je da najčešće vode zdrav, rekreativan život. Preferiraju uživanje u prirodnim ljepotama; uglavnom vole vožnje kroz šumska, riječna i ruralna područja, a važno im je za vrijeme svog posjeta obići i vidjeti što je moguće više lokaliteta te se rijetko dulje zadržavaju na istom mjestu. Zaključno, cikloturizam predstavlja jedan od turističkih proizvoda s najvećom perspektivom razvoja.

Kroz Osječko-baranjsku županiju prolaze dva EuroVelo pravca i to:

- EuroVelo 6 Atlantik - Crno more / u Hrvatskoj Dunavska ruta (granica Mađarske – Batina – Osijek – Vukovar – Ilok – granica Srbije);
- EuroVelo 13 Ruta željezne zavjese / u Hrvatskoj Dravska ruta (granica Slovenije – Varaždin - Hlebine – Donji Miholjac – granica Mađarske).

Europska biciklistička federacija je u sklopu projekta “EuroVelo Central Coordination” izradila Strategiju razvoja cikloturizma za cijelo područje Europske unije do 2020. godine u kojoj se između ostalog navode prioriteta koji su primjenjivi u ovom projektu:

- povezivanje većih kontinentalnih urbanih središta s okolicom,
- područja uz velike rijeke (Dunav, Drava),
- područja uz termalna središta i glavna vinogorja.

Biciklistička infrastruktura na području Županije razvijenija je na području Baranje i uz granicu s Mađarskom, a posljednjih nekoliko godina bilježi se sve veći promet cikloturista ovim rutama. Biciklistička infrastruktura na području Osječko-baranjske županije:

- Ruta Dunav (dio EuroVelo 6-Atlantik-Crno more i koridora 9 i 1 glavnih cikloturističkih ruta RH). Dijelovi rute vođeni su izgrađenim biciklističkim površinama, prometnicama zajedno s motornim vozilima i po riječnim i jezerskim nasipima. Dio rute koji prolazi Osječko-baranjskom županijom dug je oko 90 km.

²Operativni plan razvoja cikloturizma Osječko-baranjske županije

- Ruta Drava (dio EuroVelo 13-Put željezne zavjese i koridora 1 glavnih cikloturističkih ruta RH). Na području Osječko-baranjske županije ruta Drava razvija se ponajviše kroz program prekogranične suradnje s Mađarskom, a povezuje gradove Donji Miholjac i Belišće te se širi na baranjski dio županije do Baranjskog Petrovog Sela gdje se povezuje s mađarskim dijelom odnosno s Beremendom. Od Donjeg Miholjca ruta se račva prema Mađarskoj i Harkanyu, a kroz Hrvatsku nastavlja prema Virovitičko-podravskoj županiji. Ruta obuhvaća i područja općina Marijanci u slavonskom dijelu i Petlovac u baranjskom dijelu županije. Na ruti se nalaze brojni sadržaji kao što su: Dvorci Mailath i Prandau u Donjem Miholjcu, ribnjaci kod Donjeg Miholjca, Palača Gutmann u Belišću i Muzej Belišće, te brojni drugi kulturno-povijesni, prirodni, ali i ugostiteljsko-turistički sadržaji. Dio rute koji prolazi kroz Osječko-baranjsku županiju dug je oko 45 kilometara.
- Ruta Panonski put mira uspostavljena je suradnjom Osijeka i Sombora u ukupnoj duljini oko 80 km. S Hrvatske strane počinje na graničnom prijelazu Batina i dio je međunarodne rute EuroVelo 6. Dijelovi ove rute vođeni su po nasipima, vinskim cestama, prometnicama i zasebnim biciklističkim površinama. Djelomično je izvedena ili označena.

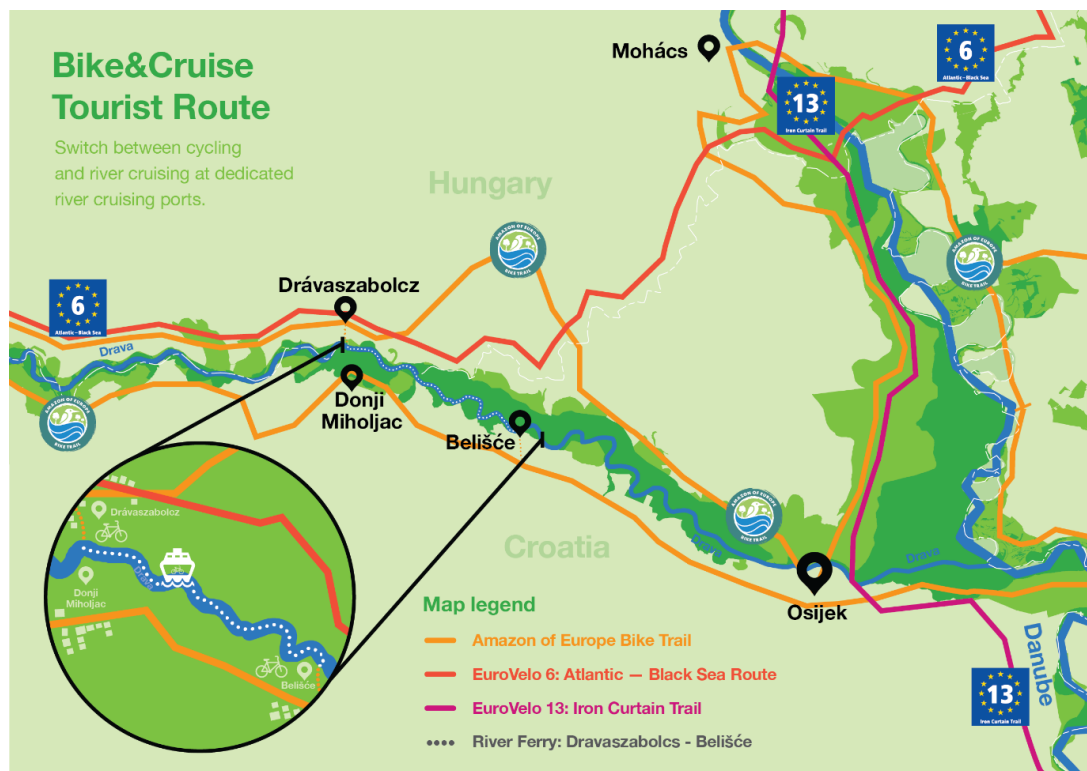
S 1250 km biciklističkih staza koje prate obje strane rijeka kroz Austriju, Sloveniju, Hrvatsku, Mađarsku i Sloveniju, biciklistička staza Amazon of Europe predstavlja napredni vodeći održivi proizvod. Iako mu je cilj ponuditi cjelovitu uslugu za bicikliste u vlastitom Centru za usluge i rezervacije, ovaj projekt u fokus stavlja prirodu kroz program valorizacije koji je razvijen kako bi se osiguralo izravno ponovno ulaganje određenog postotka prihoda u projekte zaštite prirode u regiji. Staza ima nekoliko ruta, a jedna od njih prolazi i predmetnim područjem ove Studije, dionicom uz rijeku Dravu u Osječko-baranjskoj županiji.



Slika 4: Biciklistička staza Amazon of Europe

Izvor: <https://aobikettrail.com>

Imajući u vidu prethodno opisanu razvijenu biciklističku infrastrukturu u prekograničnom području, porast udjela cikloturista u ukupnom turističkom prometu, činjenicu postojanja turističkog broda i uređenog plovnog puta te uređenu pristanišnu infrastrukturu na lijevoj obali rijeke Drave u mjestu Dravasabolcs, uređenu pristanišnu infrastrukturu u Osijeku i planiranu pristanišnu infrastrukturu u mjestu Belišće, u nastavku je prijedlog programa povezivanja biciklističkih ruta riječnim putem.



Slika 5: „Bike&Cruise“ koncept povezivanja prekograničnog područja

Koncept povezivanja biciklističkih ruta riječnim putem može se prema ovom primjeru realizirati iz nekoliko smjerova biciklističkih ruta na Mađarskoj strani, Euro Velo 6 ili Amazon of Europe, ukrcajem na brod SZIREN u mjestu Drávaszabolcs, plovidbom do budućeg pristaništa u Belišću te nastavkom bicikliranja Dravskom rutom ili dalje u smjeru Euro Velo 13. Koncept se može odvijati i obrnutim redoslijedom plovidbom od Belišća do Drávaszabolcsa uzvodno. Ovaj koncept povezivanja prekograničnog područja usmjeren je na sve tri vrste cikloturista ranije opisanih u operativnom planu razvoju cikloturizma OBŽ, a može se realizirati u jednodnevnim ili višednevnim boravcima s uključenim noćenjem u prekograničnom području:

- Aktivni oblik cikloturizma – povezujući dvije dulje biciklističke rute u prekograničnom području do 160 km gdje bi cikloturizam bio osnovni motiv putovanja dok bi plovidba bila sekundarni motiv putovanja i služila za brži prijelaz granice, skraćenje rute i odmor cikloturista. Namijenjen je aktivnim cikloturistima koji nisu nužno samo iz prekograničnog područja.
- Rekreativni oblik cikloturizma – povezujući dvije kraće biciklističke rute u prekograničnom području do 40 km gdje bi osnovni motiv putovanja bio odmor i razgledavanje turističke osnove destinacije u koju se ubraja i plovidba kao jedinstveni turistički doživljaj dok je biciklizam sredstvo razgledavanja i obilaska destinacije. Namijenjen je rekreativnim cikloturistima s vlastitim biciklima.
- Povremeni oblik cikloturizma – bicikliranje jednom biciklističkom rutom neposredno uz putničko pristanište gdje je osnovni motiv putovanja plovidba, uživanje u prirodi i odmor. Namijenjen je posjetiteljima u prekograničnom području koji bi susjednu državu posjetili riječnim putem, polaskom iz jednog od postojećih putničkih pristaništa, unajmljivanjem bicikla na putničkom pristaništu (e-bike npr.) i kratkim obilaskom turističke atrakcijske osnove u neposrednom okruženju pristaništa.

5.3 „Cruise&TheCity“

Gradski turizam oblik je turizma koji se odvija u urbanim sredinama čije se gospodarstvo temelji na upravi, industriji, trgovini i uslugama te predstavljaju prometna čvorišta. Gradske destinacije nude široku i raznoliku paletu kulturnih, arhitektonskih, tehnoloških, društvenih i prirodnih doživljaja i proizvoda za razonodu i poslovne aktivnosti³.

Na području Osječko-baranjske županije nalazi se 7 gradova; Osijek, Đakovo, Našice, Valpovo, Belišće, Donji Miholjac i Beli Manastir.

Antropogene atrakcije u Osječko-baranjskoj županiji svakako su dva najveća grada Osijek i Đakovo. U Osijeku najpoznatija turistička atrakcija je Tvrđa, okosnica kulturnog turizma Županije. U centru Grada pozornost privlači središte grada oko Trga Ante Starčevića i Zimske luke s katedralom Svetog Petra i Pavla, popularna šetnica uz Dravu na kojoj su smješteni putničko pristanište, mlin i skelski prijelaz. Brojne secesijske palače nalaze se na potezu od središta grada prema Tvrđi. Na potezu uz Dravu od centra prema Tvrđi nalazi se atraktivni pješački viseći most. Kao najveći grad Slavonije, Osijek raspolaže i najbogatijom muzejskom postavom smještenom u Muzeju Slavonije u Tvrđi, u kojoj se posebno izdvaja arheološka zbirka. Sve atrakcije dostupne su kratkom vožnjom biciklom od putničkog pristaništa ili šetnjom.

U Đakovu najveću pozornost posjetitelja privlači katedrala Svetog Petra kao najmonumentalnija sakralna građevina u cijeloj Slavoniji. Odmah uz Katedralu nalazi se slikovita gradska jezgra na čijem se rubu nalazi i crkva Svih Svetih izgrađena na mjestu nekadašnje džamije te postava Dijecezanskog muzeja Đakovačke biskupije i muzeja Josipa Jurja Strossmayera. Osim gradske jezgre uz Đakovo nalazi se i ergela lipicanaca koja privlači pozornost kako domaćih tako i inozemnih posjetitelja.

Objektima kulturne baštine nacionalnog značaja na prostoru Županije raspolažu i drugi gradovi poput Valpova i Našica u čijim se središtima nalaze atraktivni dvorci Prandau-Normann odnosno Pejačević. Unutar ovih dvoraca ujedno su smještene postave gradskih muzeja Valpova i Našica. Donji Miholjac ima jedinstveni dvorac engleskog stila u kojem je smještena gradska uprava, a u dvorcu Tikveš u Parku prirode Kopački rit nalazi se Europski centar za okoliš. Ostatak Županije bogat je brojnim dvorcima, palačama, muzejima i crkvama od regionalnog značaja.

Županija je bogata i prepoznatljiva i po mnogobrojnim manifestacijama. Uz uvodno spomenute folklornu manifestaciju Đakovačke vezove i sportsko-glazbenu manifestaciju Pannonian Challenge, obje od međunarodnog značaja, tijekom godine održava se niz sportskih, umjetničkih i gastronomskih manifestacija nacionalnog značaja poput Slama land art festivala, Dunav art festivala, Olimpijade starih sportova u Brođancima, Zemlje bez granica, Večeri vina i umjetnosti, Ribarskih dana u Kopačevu, Vinskog maratona u Zmajevcu i drugih.

³ Konkurentnost turističke destinacije i vrste turizma: prijedlog prijevoda UNWTO-ovih definicija; Institut za turizam, 2018.



Slika 6: „Cruise&TheCity“ koncept povezivanja prekograničnog područja

Koncept povezivanja urbanih sredina riječnim putem može se prema ovom primjeru realizirati iz smjera Mohacsa, plovidbom rijekom Dunav i rijekom Dravom riječnim katamaranom Mohacs 1, te iskrcajem putnika u putničkom pristaništu Osijek. U ovom konceptu također se mogu povezati biciklističke rute, prije svega Euro Velo 6 i Euro Velo 13, no ovaj koncept nije namijenjen aktivnim cikloturistima obzirom da plovidba ipak traje nešto duže i ona je uz razgled grada te kulturni i eno-gastro turizam, osnovni motiv putovanja. Nakon plovidbe i dolaska u Osijek, obilazak destinacije može se nastaviti unajmljenim biciklima (e-bike npr.) ako se radi o obilasku turističke atrakcijske osnove grada Osijeka ili organiziranim prijevozom autobusima ako se obilazak planira do turističke atrakcijske osnove okolnih gradova Županije; Valpova, Belišća, Donjeg Miholjca, Đakova, Našica ili Belog Manastira koji su od Osijeka udaljeni najviše 30 minuta vožnje. Program također može biti jednodnevni, ali i višednevni te uključivati duži boravak u destinaciji i noćenje.

6

Analiza prekograničnih procedura u plovidbi unutarnjim vodnim putovima

Analysis of transboundary procedures in inland waterway navigation



6. Analiza prekograničnih procedura u plovidbi unutarnjim vodnim putovima

Propisima na međunarodnom, međudržavnom i nacionalnom nivou uređeno je kontinuirano upravljanje vodnim putovima obavljanjem javne službe kojom se osigurava sigurnost plovidbe. Propisima je uređena gradnja, tehničko unaprjeđenje i prometno-tehnička modernizacija vodnih putova, njihovo tehničko održavanje te osposobljavanje vodnih putova i objekata sigurnosti plovidbe onesposobljenih zbog elementarnih nepogoda kao i kontrola i nadzor stanja plovnog puta na unutarnjim vodama Republike Hrvatske. Krovni zakon u unutarnjoj plovidbi je Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda. Zakonom i podzakonskim aktima, uspostavljen je suvremeni zakonski okvir usklađen s pravnom stečevinom Europske unije kao temelj za efikasniju organizaciju upravljanja poslova od javnog i općeg interesa, te poslova od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku u segmentu vodnog prometa na unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnosti plovidbe, zaštite okoliša od onečišćenja s objekata unutarnje plovidbe, unapređenja funkcioniranja luka i pristaništa unutarnjih voda u kontekstu razvoja i davanja koncesija koje predstavljaju podlogu za investicije lučkih operatera u suprastrukturu u javnim lukama kao preduvjet za održivi razvoj unutarnje plovidbe i gospodarskih djelatnosti vezanih uz unutarnje vode. U ovom poglavlju navedeni su najvažniji propisi kojima se regulira najava dolaska plovila i osiguranje veza sukladno međunarodnoj, međudržavnoj i nacionalnoj zakonodavnoj praksi.

Regulations at the international, interstate and national level regulate the continuous management of waterways by performing a public service that ensures the safety of navigation. Regulations regulate the construction, technical improvement and traffic-technical modernization of waterways, their technical maintenance and training of waterways and navigation safety facilities disabled due to natural disasters as well as control and supervision of the waterway in the waters of the Republic of Croatia. The umbrella law in inland navigation is the Law on Navigation and Inland Ports.

*The law and by-laws establish a modern legal framework in line with the *acquis communautaire* as a basis for more efficient organization of management of public and general interest, and affairs of special interest to the Republic of Croatia in the segment of inland waterway transport, navigation safety, environmental protection from pollution from inland navigation facilities, improving the functioning of ports and inland ports in the context of development and granting concessions that are the basis for investments of port operators in the superstructure in public ports as a prerequisite for sustainable development of inland navigation and inland waterway activities. This chapter lists the most important regulations governing the announcement of the arrival of vessels and the provision of berths in accordance with international, interstate and national legislative practice.*

6.1 Analiza propisa i procedure najave dolazaka i osiguranja veza

U ovom poglavlju navedeni su najvažniji propisi kojima se regulira najava dolaska plovila i osiguranje veza sukladno međunarodnoj, međudržavnoj i nacionalnoj zakonodavnoj praksi.

6.1.1 Međunarodni propisi

Najvažniji međunarodni propisi koji reguliraju prava i obveze država članica u uspostavljanju slobodne plovidbe unutarnjim vodnim putovima su:

- Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu (MU. 13/98, 18/98) i Dodatni protokol od 26.03.1998. godine,
- Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja AGN (M.U. 16/98),
- Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima CMNI (M.U. 10/04, 2/05),
- Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima ADN (M.U. 7/17),
- Regionalni ugovor o radio-komunikacijskim servisima na unutarnjim plovnim putovima - RAINWAT, 2012.,
- Konvencija o upisu plovila unutarnje plovidbe.

Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu

Konvencija je uspostavila slobodnu plovidbu među pribrežnim državama na rijeci Dunav, odredila da će plovidba na Dunavu biti slobodna i otvorena državljanima, trgovačkim brodovima i prijevozu stvari svih država na temelju ravnopravnosti u pogledu lučkih i plovidbenih pristojbi kao i u pogledu uvjeta trgovačke plovidbe. Brodovi koji plove Dunavom imaju pravo ući u luke podunavskih država i u njima obavljati utovar i istovar, ukrcavati i iskrcavati putnike i opskrbljivati se gorivom, namirnicama itd., pod uvjetom da poštuju pravila utvrđena od strane dotičnih država. Carinsku, sanitarnu i službu riječne sigurnosti na Dunavu obavljaju podunavske države, a sanitarna i policijska pravila koja se odnose na Dunav trebaju se primjenjivati bez diskriminacije u odnosu na nacionalnu pripadnost brodova, mjesto njihovog polaska i njihova odredišta ili u odnosu na bilo kakve druge okolnosti.

Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja AGN

Donesen zbog potrebe za daljnjim olakšavanjem i razvitkom međunarodnog prometa unutarnjim plovnim putovima u Europi sa ciljem da se utvrdi zakonski okvir kojim bi se uspostavio koordinirani plan razvoja i izgradnje mreže unutarnjih plovnih putova od međunarodnog značaja, a na osnovi usklađenih infrastrukturnih i operativnih mjeritelja. Ovim ugovorom je Luka Osijek definirana kao jedna od luka u mreži unutarnjih plovnih putova od međunarodnog značaja sa oznakom P 80-08-01 Osijek (Drava, 14.0 km).

Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima CMNI

Ova Konvencija se primjenjuje na svaki ugovor o prijevozu prema kojemu su utovarna luka ili mjesto preuzimanja robe i istovarna luka ili mjesto isporuke smješteni u dvije različite države od kojih je makar jedna ugovorna stranka ove Konvencije. Definira prava i obveze država oko preuzimanja, prijevoza i isporuke robe, sadržaju prijevozne isprave i odgovornosti prijevoznika.

Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima ADN

Sporazum se primjenjuje na međunarodni prijevoz opasnih tvari brodovima na unutarnjim vodnim putovima i donesen je u cilju:

- povećanja sigurnosti međunarodnog prijevoza opasnih tvari unutarnjim vodnim putovima;
- učinkovitog doprinosa zaštiti okoliša sprečavanjem onečišćenja uzrokovanog nesrećama ili nezgodama tijekom takvog prijevoza i
- olakšavanja prijevoza i promicanja međunarodne trgovine.

Sporazum propisuje uvjete i postupke u vezi s nadzorom, izdavanjem svjedodžbi, priznavanjem klasifikacijskih društava, odstupanjima, posebnim ovlaštenjima, praćenjem, izobrazbom i ispitivanjem stručnjaka te određuje za koje opasne tvari je prijevoz zabranjen te koje se ne smiju prihvatiti za međunarodni prijevoz.

Regionalni ugovor o radio-komunikacijskim servisima na unutarnjim plovnim putovima – RAINWAT

Ugovorom se uređuje način VHF i UHF komunikacije u području primjene, primjenjuje se na sve sudionike u radio-telefonskoj službi na unutarnjim plovnim putovima. Određuje da kanali i frekvencije koji se koriste u radio-telefonskoj službi unutarnje plovidbe podliježu odredbama Propisa za radio-telefonsku službu (*Radio regulations*) ITU-e te kanale, frekvencije, ekvivalentnu snagu emitiranja (ERP) ili izlaznu snagu (OP) radio uređaja i područja.

Konvencija o upisu plovila unutarnje plovidbe

Konvencija je sastavljena 1965. u Ženevi, stupila na snagu 24.06.1982. godine, a RH obvezuje od 31.07.2002.) sa sljedećim Protokolima:

- Protokol br. 1 o stvarnim pravima na plovilima unutarnje plovidbe, koji uređuje stvarna prava: pravo vlasništva, pravo plodouživanja, hipoteka i privilegiji, upise tih prava, određuje da su prava upisana u upisnik jedne države ugovornice priznata od strane druge države ugovornice, te posljedice za potonula plovila
- Protokol br. 2 o privremenom zaustavljanju i prinudnoj prodaji plovila unutarnje plovidbe

6.1.2 Međudržavni ugovori

Međudržavni ugovori koji reguliraju način plovidbe i najave dolazaka plovila na rijeci Dravi su:

- Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade Narodne Republike Mađarske o plovidbi na rijeci Dravi (M.U. 13/97) iz 1983. godine,
- Pravilnik o obilježavanju plovnog puta na Dravi (Budimpešta 08.10.1976. -M.U. 13/97 – iz 1976. – nije objavljen),
- Pravilnik o uvjetima plovidbe na sektoru Drave od 70,2 do 198,6 kilometra (Budimpešta 08.10.1976., Portorož 14.12.1979. M.U. 13/97 – nije objavljen),
-

Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade Narodne Republike Mađarske o plovidbi na rijeci Dravi

Potpisan 11. lipnja 1975. godine, a ratificiran 11. rujna 1975. godine, te stupio na snagu 24. rujna 1976. godine. Rukovođen je željom potpisnica ugovora da reguliraju plovidbu na rijeci Dravi prvenstveno za

plovila strana ugovornica, te su se sporazumjele da dopuštaju plovidbu na rijeci Dravi plovilima jedne i druge države pod svojim nacionalnim zastavama uz uvjet da se drže propisa teritorijalne obalne države. Sporazum se odnosi samo na plovnu dionicu rijeke Drave od njenoga ušća u rijeku Dunav do 198,6 riječnoga kilometra. Plovila pod zastavom treće države mogu ploviti na rijeci Dravi između 68. i 198,6 kilometra samo na temelju zajedničkog odobrenja obje države. Plovidba od ušća rijeke Drave do 68. odnosno do 70. riječnog kilometra je otvorena za međunarodnu plovidbu, dakle i trećim državama, jednostrano odlukom Republike Hrvatske odnosno donošenjem Pravilnika o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama („Narodne novine“, broj 77/11, 66/14 i 81/15).

Na kabotažu, odnosno plovidbu između luka jedne te iste države, sporazum se ne primjenjuje. Dogovoreno je da se od plovila neće ubirati nikakva naknada za poboljšanje uvjeta plovidbe. Strane ugovornice uzajamno priznaju isprave izdane na temelju nacionalnih propisa koji važe za plovidbu na rijeci Dravi. Nadležna tijela imaju pravo da robu u tranzitu stave pod carinski nadzor te da od zapovjednika traže pisanu izjavu o tome da ne prevoze robu čiji je uvoz zabranjen prema propisima te države. Ratni brodovi ne mogu ploviti rijekom Dravom izvan granica države čiju zastavu nose.

Temeljem ovoga Sporazuma donijeti su:

Pravilnik o obilježavanju plovnog puta na Dravi (Budimpešta 08.10.1976. -M.U. 13/97 – iz 1976. – nije objavljen. Do danas je ta podjela ostala na način da Republika Hrvatska obilježava plovni put od 125,6 riječnog kilometra nizvodno do 68. kilometra te nastavno cijeli svoj teritorij do ušća rijeke, a Republika Mađarska od 125,6 do 198,6 riječnog kilometra.

Pravilnik o uvjetima plovidbe na sektoru Drave od 70,2 do 198,6 kilometra (Budimpešta 08.10.1976., Portorož 14.12.1979. M.U. 13/97 – nije objavljen)

Pravilnikom je određeno da je plovidba dozvoljena samo od izlaska do zalaska sunca. Zabranjen je prijevoz oružja, municije i eksploziva, a eksplozivni i radioaktivni materijali mogu se iznimno prevoziti samo uz posebno odobrenje obiju država.

Ishođenje posebnih odobrenja nije potrebno za sljedeće vrste plovila pod nacionalnim zastavama strana ugovornica:

- koja obavljaju prijevoz robe,
- koja obavljaju vodoprivredne poslove,
- koja obavljaju vađenje i prijevoz šljunka i pijeska
- koja obavljaju obilježavanje plovnog puta

Kada ta plovila plove nacionalnim vodama druge strane od 68,6 do 198,6 riječnog kilometra bez pristajanja na obalu ne podliježu kontroli prelaska državne granice, s time što svaka država zadržava pravo kontrole u skladu s odredbama Sporazuma i nacionalnih propisa. Plovidba tih brodova zajedničkim područjem uvjetovana je najavom najmanje 12 sati unaprijed od strane zapovjednika.

Obavezno je ishođenje odobrenja za sljedeća plovila:

- plovila namijenjena za sport i rekreaciju,
- plovilima za ostale ne robne potrebe.

Odobrenja mogu biti tražena i izdana za jednokratno putovanje ili godišnju upotrebu plovnog puta. Na rijeci Dravi od 68 do 198,6 riječnog kilometra osim u pristaništima, na sidrištima i u slučaju više sile (havarija, izvanrednih meteoroloških uvjeta, požara i sličnih nepredviđenih situacija) plovilima jedne države nije dozvoljeno zaustavljanje i zadržavanje u vodama druge države. Izuzetak su radovi održavanja objekata sigurnosti plovidbe od strane plovila za obilježavanje.

U slučaju više sile i neophodnog zadržavanja plovila na teritoriju druge države, zapovjednik plovila je dužan odmah se prijaviti najbližem tijelu unutarnjih poslova ili graničnoj policiji. U prijavi se trebaju navesti mjesto i razlog zadržavanja te eventualna potrebna sredstva za pružanje pomoći. U slučaju havarija odnosno nesreća plovila na zajedničkom dijelu rijeke Drave postupak se vodi zajednički od strane obje države osim ako se na licu mjesta ne dogovori drukčije.

Izvan graničnih prijelaza nije dozvoljeno pristajanje brodova uz druge brodove radi ukrcavanja i iskrcavanja osoba ili robe, osim u slučaju više sile. Posada brodova mora posjedovati valjane brodarske knjižice ili druge putne isprave, a brodovi imati istaknutu zastavu i oznake plovila. Za dobivanje posebnog odobrenja nacionalnim vodama druge države za javna plovila također je propisana posebna procedura.

Pravilnik je predvidio i posebna mjesta za sidrenje brodova u slučaju potreba za stajanje kao i za noćenja, a to su:

na hrvatskom teritoriju:		na mađarskom teritoriju:	
1.	rkm 74,0 do rkm 75,0	1.	rkm 75,3 do rkm 76,0
2.	rkm 96,5 do rkm 96,9	2.	rkm 96,0 do rkm 96,6
3.	rkm 108,0 do rkm 109,0	3.	rkm 111,3 do rkm 111,8
4.	rkm 149,0 do rkm 149,5	4.	rkm 129,5 do rkm 130,2
5.	rkm 190,0 do rkm 191,0	5.	rkm 150,0 do rkm 152,2
		6.	rkm 183,1 do rkm 183,4
		7.	rkm 192,5 do rkm 192,9

6.1.3 Nacionalni propisi

Nacionalni propisi koji reguliraju plovidbu unutarnjim vodnim putovima i siguran boravak plovila na vezu su:

- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda („Narodne novine“ br.109/07, 132/07, 51/13, 152/14 i 118/18),
- Pravilnik o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama („Narodne novine“, broj 77/11,66/14 i 81/15),
- Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama („Narodne novine“, br. 138/15),
- Pravilnik o posebnim uvjetima za obavljanje djelatnosti komercijalnog prijevoza unutarnjim vodnim putovima („Narodne novine“, br. 38/08, 50/16),
- Pravilnik o posadi plovila unutarnje plovidbe („Narodne novine“, br. 108/16, 47/20),
- Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti brodarskog agenta („Narodne novine“, br. 81/16, 93/19),
- Uredba o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda („Narodne novine“, br. 32/09),

- Pravilnik o riječnim informacijskim servisima u unutarnjoj plovidbi („Narodne novine“, br. 50/02).

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda

Ovim se Zakonom uređuje plovidba unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, način upravljanja vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, materijalno-pravni odnosi glede plovila, postupci upisa plovila, prijevoz i ugovaranje prijevoza, plovidbene nesreće, ustroj i rad lučkih kapetanija i nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda. Zakon određuje da je:

- međunarodni vodni put - vodni put na kojem je dozvoljena plovidba plovilima svih zastava,
- međudržavni vodni put - vodni put na kojem je dozvoljena plovidba plovila pod zastavom Republike Hrvatske i granične države na tom vodnom putu,
- državni vodni put - vodni put na kojem je bez posebnog odobrenja dozvoljena plovidba samo plovilima pod zastavom Republike Hrvatske.

Pravilnik o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama

Ovim Pravilnikom razvrstavaju se i otvaraju vodni putovi na unutarnjim vodama Republike Hrvatske prema mjerilima plovnosti određenih međunarodnim ugovorima za međunarodne i međudržavne vodne putove i mjerilima utvrđenim Uredbom o određivanju mjerila plovnih putova za utvrđivanje plovnosti na državnim vodnim putovima za državne vodne putove.

Klasifikacija plovnosti vodnih putova na unutarnjim vodama Republike Hrvatske utvrđuje se na temelju stručnih podloga i elaborata o razvrstavanju vodnih putova na unutarnjim vodama Republike Hrvatske, i to:

Dionica rkm	Duljina vodnog puta	Klasa vodnog puta
<i>Rijeka Drava – međunarodni vodni putovi</i>		
0+000 (Ušće u Dunav)-14+000 (Osijek, Luka Osijek)	14,00 km	IV. klasa
14+000 (Osijek, Luka Osijek) –55+450 (Belišće)	41,45 km	III. klasa
55+450 (Belišće) – 70+000 (granica s R. Mađarskom)	14,55 km	II. klasa
<i>Rijeka Drava – međudržavni vodni putovi</i>		
70+000 – 198+600	128,6 km	II. klasa

Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama

Pravilnik se primjenjuje na svim unutarnjim vodama Republike Hrvatske na kojima se obavlja plovidba. Propisuje obveze zapovjednika u plovidbi i stajanju, isprave i knjige plovila, zaštitu građevina, okoliša i objekata sigurnosti plovidbe. Određuje jasno isticanje identifikacijskih oznaka plovila te dnevno i noćno označavanje tih plovila, u plovidbi i u stajanju te propisuje način upotrebe zvučnih znakova, upotrebu radio-telefonskih uređaja, radara i AIS uređaja,

Pravilnik određuje oznake i način označavanja plovnog puta, propisuje pravila plovidbe, mimoilaženje, presijecanje pravaca kretanja i pretjecanje, okretanje i postupke prilikom isplovljenja ili uplovljenja u luke i pristaništa, obveze zabrane pravljenja valova, vučenje sidara i užadi, propisuje pravila stajanja, sidrenja i vezivanja i sprječavanje onečišćenja i manipulaciju sa otpadom.

Pravilnik propisuje posebna pravila za putničke brodove i to:

- Plovila za ukrcavanje i iskrcavanje putnika smiju pristati samo na pristaništima koja je nadležno tijelo za to odobrilo. Ako putnički brodovi žele pristati na pristaništu, plovila koja nisu putnička, dužna su ta pristaništa osloboditi,
- Ako je za pristanište određena nadležna osoba, ta osoba je zadužena za regulaciju broskog prometa na njemu. Zapovjednici broda dužni su slijediti upute te osobe. Ostala plovila koja nisu putnički brodovi smiju pristati na pristaništu samo uz dopuštenje nadležne osobe.
- Za ukrcavanje i iskrcavanje putnici smiju koristiti samo tome namijenjene ulaze i izlaze, prilaze i stepenice na plovilu. Putnici se smiju ukrcaj ili iskrcaj tek kada zapovjednik broda ili član posade kojega je ovlastio zapovjednik, za to izda dopuštenje.
- Zapovjednik broda smije dopustiti ukrcaj i iskrcaj putnika tek nakon što je plovilo sigurno pričvršćeno i nakon što se uvjerio da je ukrcaj i iskrcaj putnika na pristaništu moguć bez opasnosti, te da je pristanište dovoljno osvijetljeno.
- Putnici se moraju ponašati tako da ne ugrožavaju sigurnost na plovilu. Osobe koje ugrožavaju plovidbu ili znatno uznemiruju ostale putnike treba udaljiti s plovila. Zapovjednik broda se u interesu sigurnosti mora pobrinuti za to da putnici na plovilu budu pravilno raspoređeni i da ne ometaju prilaze mjestima za iskrcaj.
- Putnicima je zabranjeno bez dopuštenja zapovjednika broda ulaziti u kormilarnicu, strojarnicu i ostale prostorije i površine palube koje im nisu namijenjene i prikladno označene.
- Po tami prostorije namijenjene za putnike moraju biti dovoljno osvijetljene. Osvjetljenje ne smije ograničiti prepoznatljivost noćnih svjetlosnih oznaka i uzrokovati ometajuće zasljepljivanje.
- Roba se na plovilo mora utovarivati tako da ne ugrožava sigurnost putnika. Ako se prostor namijenjen za putnike djelomično koristi za utovar robe, maksimalni dopušteni broj putnika se mora smanjiti za jednog putnika po svakoj polovici četvornog metra koji zauzima utovarena roba.
- Preuzimanje tekućih goriva obavlja se samo kada na plovilu nema putnika; od toga su izuzete tvari s plamištem koje nije više od 55 °C u spremnicima zapremnine do 20 l kao i tvari s plamištem iznad 55 °C.
- Putnički brodovi na kojima se nalaze putnici ne smiju ploviti u sastavu, osim ako nisu za to dobili službeno odobrenje lučke kapetanije.

Pravilnik o posebnim uvjetima za obavljanje djelatnosti komercijalnog prijevoza unutarnjim vodnim putovima

Ovim pravilnikom propisuju se posebni uvjeti koje moraju ispunjavati domaći brodari za obavljanje komercijalnog prijevoza na unutarnjim vodnim putovima, postupak izdavanja odobrenja te rok važenja odobrenja. Pravilnik se primjenjuje na fizičke osobe i poduzetnike koji komercijalni prijevoz obavljaju stalno ili privremeno, a ne primjenjuje se na fizičke osobe i poduzetnike koji obavljaju prijevoz plovilima čija ukupna nosivost ne prelazi 200 t niti na prijevoz skelama.

Pravilnik o posadi plovila unutarnje plovidbe

Pravilnikom se propisuju zvanja, stručna osposobljenost, dopunska osposobljenost, ispitni programi, uvjeti i način stjecanja zvanja, postupak izdavanja, priznavanja, obnove i zamjene svjedodžbi članova posade, uvjeti koje moraju ispuniti osobe koje obavljaju izobrazbu članova posade, minimalni broj članova posade za sigurnu plovidbu, određeni vidovi organizacije radnog vremena, te sadržaj i izgled knjiga koje služe kao dokaz o identitetu plovila, sposobnosti za plovidbu, tehničkim podacima i ostalim svojstvima plovila unutarnje plovidbe.

Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti brodarskog agenta

Brodarski agent je pravna osoba koja je registrirana za obavljanje agencijskih djelatnosti u brodarstvu i koja je upisana u Registar brodarskih agenata. Brodarski agent je punomoćnik i pomoćnik brodara koji s njim ulazi u pravne odnose na osnovi ugovora o agentiranju u brodarstvu.

Brodarski agent obavlja u ime i za račun nalogodavatelja sljedeće agencijske poslove zastupanja:

- prilikom prihvata i otpreme plovila,
- brodara u odnosima s vlastima, lukom i drugim osobama,
- u odnosima vezanima uz teret, ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj i predaju primatelju,
- u odnosima vezanim uz potrebe plovila, posade i putnika,
- u odnosima vezanim uz interese brodara,
- predaja ili primitak protesta vezanih uz štete na plovilu uslijed oštećenja ili gubitka tereta.

Brodarski agent obavlja za naručitelja poslove posredovanja:

- prilikom sklapanja ugovora o iskorištavanju plovila,
- u kupoprodaji,
- gradnji i remontu plovila,
- u osiguranju u plovidbenom pothvatu,
- u osiguranju tereta,
- prikupljanju posade za brodara.

Isto tako brodarski agent obavlja poslove pomaganja zapovjedniku, članovima posade i putnicima.

Uredba o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda

Ovom uredbom propisuju se uvjeti kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda prije njihovog otvaranja za promet, postupak otvaranja luka, mjerila za razvrstavanje luka i pristaništa, te uvjeti sigurnosti plovidbe na području luke i pristaništa. Upravitelj luke dužan je provoditi red u luci u skladu s uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima. Zapovjednik plovila mora prilikom plovidbe lučkim akvatorijem, uplovljavanja, isplovljavanja, manevriranja i sidrenja u luci tako postupati da tim radnjama ne ugrozi ljudske živote, ne onečisti vodni put te ne nanese štetu svom plovilu, drugim plovilima, uređajima i postrojenjima na obali, sudarom, udarom ili nasukavanjem.

Plovilo koje se nalazi u luci mora biti spremno za manevriranje, odnosno na njemu se mora nalaziti onoliko članova posade koliko je potrebno da se u slučaju opasnosti može upravljati plovilom i omogućiti njegovo spašavanje. Plovilo koje se nalazi u luci mora biti privezano odgovarajućim i ispravnim vezovima, a prilikom nadolaska nevremena (nagle promjene vodostaja, led, vjetar, valovi i sl.) plovila privezana ili usidrena u luci moraju pojačati svoje vezove, odnosno povećati broj sidara, a po naredbi lučke kapetanije dužna su isploviti iz luke ili se skloniti na sigurnije mjesto. Vezovi plovila privezanih u luci ne smiju ometati plovidbu drugih plovila ni kretanja osoba i vozila po obali.

Osoba koja upravlja plovilom, po naredbi lučke kapetanije, dužna je dozvoliti da se uz njeno plovilo, privežu jedan ili više drugih plovila, te da preko njena plovila održavaju vezu s obalom.

U lukama i pristaništima u Republici Hrvatskoj je zabranjeno:

- onemogućiti pristup napravama za privez;
- premještati, mijenjati i uklanjati vezove, sidra i uređaje drugog plovila osim kad je to potrebno radi sprječavanja neposredne i očite štete ili kad je potrebno zbog pristajanja plovila;
- vezivati plovila za plovidbene i druge oznake, naprave i uređaje koji nisu namijenjeni za privez i kretati se po njima;
- neovlašteno postavljati, premještati, mijenjati, uklanjati ili oštećivati plovidbene i druge oznake ili naprave za privez;
- oštećivati operativne obale teškim vozilima, smještanjem teških predmeta preko dopuštenog opterećenja, zabijati u obalu klinove, grede i sl., te dizati kamenje i sl. s obalnih zidova ili obavljati bilo koju drugu radnju kojom se nanosi šteta operativnim obalama;
- zavarivati, ložiti vatru na otvorenom ognjištu, na obali ili na plovilu i na napravama za privez;
- čistiti ili strugati nadvodni ili podvodni dio oplata plovila;
- zagađivati zrak ispuštanjem prašine, dima i drugih plinova iznad dozvoljenih količina utvrđenih posebnim propisima;
- držati u pogonu pogonski brodski propeler, osim zbog obavljanja potrebnog manevra plovila;
- kupati se, sunčati se na izgrađenim lučkim obalama i gatovima, glisirati, jedriti na dasci, vući skijaša ili učiti skijanje na vodi;
- na bilo koji način ugrožavati sigurnost plovidbe.

Ako plovilo izgubi dio opreme ili dio tereta u luci, zapovjednik plovila dužan je o tome bez odlaganja izvijestiti lučku kapetaniju, uz naznaku pozicije događaja. Nakon završenog ukrcaja, odnosno iskrcaja tereta ili putnika svako plovilo u luci mora biti spremno za isplovljenje, a na zahtjev upravitelja luke plovilo mora isploviti ili se premjestiti po isteku vremena potrebnog za pripremu plovila za plovidbu. Zapovjednik plovila dužan je prijaviti lučkoj kapitaniji nestanak ili samovoljno udaljavanje člana posade plovila, svaku promjenu u sastavu posade i svaku promjenu podataka o plovilu nastalu u luci.

Plovilo koje se opskrbljuje pogonskim gorivom u luci dužno je na vidnom mjestu danju istaknuti plavu zastavu, a noću staviti plavo svjetlo vidljivo sa svih strana, te držati palubne otvore zatvorene, posada i sredstva za gašenje požara moraju biti u stanju pripravnosti. Brodska sirena i zastavni nakit smiju se koristiti u luci samo po prethodnom odobrenju lučke kapetanije, iznimno u slučaju nužde i opasnosti, brodska sirena može se koristiti i bez prethodnog odobrenja.

Čišćenje plovila od opasnih plinova (degazacija) i od glodavaca (deratizacija i fumigacija tereta) može se obavljati u luci prema odluci lučke kapetanije, na mjestima, na način i u vrijeme kako je određeno odlukom, dok se ostala čišćenja plovila, pri kojima nema opasnosti od nezgoda i onečišćenja voda (dezinfekcija, dezinsekcija i sl.) mogu na uobičajen način obavljati na svakom mjestu u luci i u svako vrijeme.

Upravitelj luke smije dopustiti ukrcajanje otpada za izvoz iz Republike Hrvatske, odnosno iskrcavanje otpada za uvoz u Republiku Hrvatsku, te prekrcaj otpada samo ako je izdano rješenje nadležnog ministarstva o ispunjavanju uvjeta za izvoz, odnosno uvoz, dok upravitelj luke smije dopustiti prekrcavanje otpada koji se provodi preko područja Republike Hrvatske samo ako je izdano rješenje nadležnog ministarstva o ispunjavanju uvjeta za provoz preko područja Republike Hrvatske.

Plovila u luci pristaju prema redu dolaska uz iznimku da je upravitelj luke dužan omogućiti plovilu prvenstvo priveza u luci kada su ugroženi ljudski životi ili sigurnost plovidbe. Ako plovilo zbog posebnih

razloga mora dobiti prednost kod priveza (lako pokvarljivi teret, havarija, raspoloživi lučki kapaciteti i sl.), upravitelj luke može odrediti prvenstvo pristajanja, pri čemu je to dužan priopćiti lučkoj kapetaniji. Pravna ili fizička osoba koja obavlja lučku djelatnost i zapovjednik plovila, prilikom ukrcavanja, iskrcavanja i prekrcaavanja tereta i putnika, moraju poduzeti potrebne mjere u cilju otklanjanja bilo kakve opasnosti za sigurnost ljudi i imovine, te zaštitu voda od onečišćenja.

Prilikom rukovanja suhim rasutim teretom (pijesak, žitarice, rudača i sl.) mora se postaviti platno ili odgovarajuće zaštitno sredstvo između plovila i obale ili na drugi način spriječiti rasipanje tereta, dok se prilikom ukrcavanja, iskrcavanja ili prekrcaavanja tekućeg tereta mora postaviti zaštitna plutajuća brana na način da se spriječi otjecanje eventualnog onečišćenja.

Ukrcavanje putnika na putničko plovilo, odnosno iskrcavanje putnika s putničkog plovila, obavlja se na pristanu koji je za to određen i to preko pristupnih mostova ili stepenica koje osigurava plovilo. Na pristanu koji je određen za ukrcavanje i iskrcavanje putnika upravitelj luke je dužan osigurati mjesto za privez plovila, te slobodan prostor za pristup putnika.

Plovilo namijenjeno prijevozu tereta i putnika mora prilikom ukrcavanja, odnosno iskrcavanja putnika poduzeti ove mjere:

- otvor ograde ne smije se otvoriti prije privezivanja plovila uz pristan;
- most za ukrcavanje odnosno iskrcavanje putnika i tereta mora biti sigurno i čvrsto postavljen, noću mora biti osvijetljen, mora imati dovoljno jake bočne ograde, a na podu pričvršćene poprečne letvice;
- grotla skladišta i svi palubni otvori moraju biti ograđeni i tako zatvoreni da se pored ili preko njih može sigurno prolaziti;
- na mostu za vrijeme ukrcavanja, odnosno iskrcavanja putnika mora biti prisutan najmanje jedan član posade iz službe palube kojemu mora biti na dohvat u kolut za spašavanje s odgovarajućim konopom.

Pravilnik o riječnim informacijskim servisima u unutarnjoj plovidbi

Ovim Pravilnikom propisuje se način organizacije RIS službe, tehničke specifikacije za opremu i usluge, način i nadležnost izdavanja tipskog odobrenja te sve ostalo u svezi upravljanja i administriranja Riječnim informacijskim servisima u unutarnjoj plovidbi, osposobljavanja RIS operatera, kao i obavljanja službenog postupka prijave dolaska i odlaska plovila u domaćem i međunarodnom prijevozu te izdavanja odobrenja za uplovljenje odnosno odobrenja za isplovljenje plovila.

Odredbe koje se odnose na plovilo dužni su primjenjivati brodar, kompanija, zapovjednik plovila odnosno brodarski agent plovila. Odredbe se ne primjenjuju na javna i vojna plovila, plovila u sastavima, osim plovila koja osiguravaju glavni pogon sastava, čamce, plovila bez vlastitog pogona te skele koje ne plove samostalno.

Poslove operativnog upravljanja prometom obavlja Nacionalna RIS središnjica i Odjeli prometa kapetanija u svojstvu regionalnih RIS centara. Plovila moraju biti opremljena AIS uređajem koji odgovara odredbama međunarodnih Standarda za nadzor i praćenje plovila za plovidbu unutarnjim plovnim putovima (VTT) i ITU Radio pravila. AIS uređaj mora biti ispravan, odobren i ugrađen sukladno zahtjevima nadležnih tijela. Pravilnikom je definiran ISUP kao Informacijski sustav unutarnje plovidbe kojim se osigurava elektroničko poslovanje u dolasku i odlasku plovila između korisnika sustava u Republici Hrvatskoj.

6.2 Prijava dolaska i odlaska plovila

Od 01. siječnja 2021. godine na snazi je obveza elektroničkog poslovanja u službenim postupcima prijave dolazaka i odlazaka plovila u međunarodnom prometu upotrebom „Informacijskog sustava unutarnje plovidbe“ - ISUP. Sustavom ISUP evidentiraju se dolasci plovila s izuzetkom vojnih i javnih plovila, čamaca, plovila bez vlastitog pogona te skela koje ne plove samostalno. Svako putovanje evidentira se na nacionalnoj razini jedinstvenim brojem putovanja (Voyage ID) koji je ispisan na svakom službenom dokumentu generiranim u sustavu ISUP.

Smatra se da su provedbom jedinstvenog postupka prijave, korištenjem sustava ISUP, prijave plovila dostavljene svim nadležnim tijelima (lučkoj kapetaniji, lučkoj upravi, uredu granične policije i carine) te službama u luci i pristaništu. Brodar, kompanija, zapovjednik odnosno ovlašteni brodarski agent, dužan je izvršiti prijavu dolaska i odlaska plovila u međunarodnom prometu isključivo putem sustava ISUP. Brodarski agent i tijelo koje upravlja lukom dužni su podatke, dokumente i isprave zaprimljene za potrebe službenog postupka prijave u konvencionalnom obliku (papirnato, tablično...) čuvati najmanje tri mjeseca za potrebe verifikacije.

Plovilo koje je doplovilo u hrvatsku luku u međunarodnom prometu te potom nastavilo plovidbu između hrvatskih luka u međunarodnom režimu plovidbe u domaćem prometu (pod carinskim je nadzorom), obveznik je ažuriranja prijave koju je dostavilo prilikom uplovljenja u prvu hrvatsku luku. Primjerice, kada plovilo iz Budimpešte uplovi u Luku Vukovar, a zatim u Osijek, predstavnik plovila je dužan unijeti prijavu putovanja Vukovar – Osijek na jednak način kako je unio i putovanje Budimpešta – Vukovar. Razlika je u tome što to plovilo dobije uplovljenjem u Vukovar Odobrenje za uplovljenje od nadležne lučke kapetanije, a odobrenje za isplavljenje će dobiti neposredno prije odlaska iz zadnje domaće luke u kojoj je boravio, naravno obavljanjem odgovarajućih akcija u sustavu ISUP.

Korisnički pristup sustavu ISUP osigurava se dostavom posebnog pisanog zahtjeva, potpisanog, ovjerenog i skenirano na adresu elektroničke pošte cimis-help@pomorstvo.hr, slanjem faxom na broj 01/6169069 ili poštom na adresu: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Uprava sigurnosti plovidbe, Prisavlje 14, 10000 Zagreb.

6.2.1 Opća pravila postupanja

Prijava dolaska plovila u međunarodnom prometu dostavlja se najmanje 24 sata prije ETA (očekivano vrijeme dolaska) ili najkasnije po isplavljenju iz prethodne luke ako je trajanje putovanja kraće od 24 sata ili ako luka odredišta nije poznata u trenutku isplavljenja ili ako je luka uplovljenja promijenjena tijekom putovanja, odmah po saznanju tih podataka.

Deklaracija o opasnim tvarima odnosno podaci o opasnim tvarima (HAZMAT) moraju se podnijeti najmanje 48 sati prije početka rukovanja opasnim tvarima ako se dovoze drugim prijevoznim sredstvima u luku, a za plovilo najkasnije 48 sati prije uplovljenja u luku, odnosno odmah po uplovljenju ako plovilo vrši razvoz opasnih tvari između domaćih luka.

Prijava se ne smatra dostavljena sve dok u sustav ISUP nisu uneseni svi obvezni podaci, točno i cjelovito popunjeni svi elektronički obrasci te priloženi svi propisani dokumenti plovila u slikovitom formatu (kao npr. pdf) uključujući:

- Svjedodžbu o upisu plovila u upisnik plovila
- Potvrdu o sposobnosti plovila za prijevoz opasnih tvari (kada je primjenjivo) i
- Svjedodžbu za plovila unutarnje plovidbe

Prijavi moraju biti priloženi i drugi dokumenti i/ili isprave potrebne za prihvat ili otpremu plovila prema iznimnim (ad hoc) ili privremenim (kratkoročnim) zahtjevima granične policije, carine, tijela koje upravlja lukom ili lučke kapetanije (npr. plan smještaja opasnih tvari na plovilu, manifest tereta i slično). Ovlašteni predstavnik plovila je dužan dostaviti svaku naknadnu promjenu podataka iz unesene prijave dolaska odmah po saznanju kao što je promjena luke dolaska ili promjena ETA.

Na CIMIS-ISUP portalu (regiji „Upute za rad u aplikaciji“), kartici „XLS predlošci ISUP“ objavljene su izdvojene strukturirane tablice za jednostavno prikupljanje i učitavanje (*upload*) podataka i to: *Crew, Cargo, Hazmat, Convoy, Waste, Stores i Passenger*. Dostupna je na portalu i tablica NOAD koja nije predviđena za učitavanje već isključivo za prikupljanje podataka te su predstavnici plovila dužni sa iste ručno prepisati podatke u sustav ISUP. Svaka prijava dolaska i odlaska provjerava se automatski od strane sustava te od strane službenika lučke kapetanije, lučke uprave i drugih nadležnih tijela. Službene osobe provjeravaju i odobravaju, svako iz svoje nadležnosti, pojedini obrazac i dokument plovila, kao i svaki drugi atribut posjete i podatak o plovilu, dok nadležna lučka kapetanija odobrava akcije za pojedinu posjetu plovila u ulozi glavnog nadzora i davatelja „odobrenja za uplovljenje“ i „odobrenja za isplovljenje“.

Kada prijava u pogledu dostavljenih podataka nije točna ili cjelovita ili joj nisu priloženi propisani dokumenti i isprave, ovlašteni predstavnik plovila neće moći zaključiti prijavu te ista neće biti odobrena od strane lučke kapetanije. Ukoliko lučka kapetanija u bilo kojoj fazi dolaska ili odlaska plovila uoči nepravilnosti s dostavljenim ispravama, dokumentima i podacima, a obzirom na točnost, cjelovitost, pravovremenost dostave ili važenje, upozorit će ovlaštenog predstavnika plovila usmeno ili pisano sa „obavijesti o utvrđenim nedostacima“. U slučaju ogluhe ovlaštenog predstavnika koji je dužan udovoljiti zahtjevu za ispravak ili dopunu podataka, isti može biti sankcioniran.

Svi korisnici sustava koji unose prijave ili korisnici koji imaju pravo uvida ili odobrenja, imaju potpuni pregled povijesnosti svih prijava na kojima su radili. Aktivnosti svakog korisnika u službenom postupku prijave i otpreme plovila bilježe se trajno u sustavu te svaki korisnik osobno odgovara za točnost, cjelovitost i istinitost unesenih podataka.

Prijave unesene u ISUP od strane predstavnika plovila mogu se na njegov zahtjev poništiti od strane lučke kapetanije. Zahtjev za poništavanje se podnosi lučkoj kapetaniji e-poštom u kojem se obavezno navodi Voyage ID i razlog poništavanja prijave, što može biti npr. odustajanje plovila od dolaska u najavljenju luku. Poništena prijava se može reaktivirati. Brodarski agent koji je od plovila ovlašten izvršiti prihvat i otpremu plovila, a za koji je prijava već unesena u ISUP od strane drugog korisnika, može zatražiti od lučke kapetanije da mu se dodijele ovlasti na toj prijavi. Dakle ovlasti mogu imati i zapovjednik i više agenata u isto vrijeme na pojedinoj prijavi ukoliko za to ima opravdanja.

Lučka uprava ili drugo tijelo koje upravlja lukom putem svoga ovlaštenog djelatnika minimalno 1 sat prije ETA, nakon uvida u unijete podatke u sustav ISUP vrši odobravanje sidrišta ili veza za to plovilo. Po dolasku plovila lučka kapetanija unosi stvarno vrijeme dolaska plovila (ATA) na sidro ili vez. Plovilo mora bez odlaganja prijaviti lučkoj kapetaniji svaki izvanredni događaj koji se dogodio tijekom

putovanja, a koji ugrožava sigurnost plovidbe, ljudske živote ili utječe na onečišćenje voda i to najkasnije 1 sat po ATA.

Lučka kapetanija temeljem zaprimljenih isprava, dokumenata i podataka o plovilu, plovilu koje je došlo u luku na vez ili sidrište, kada su ispunjeni svi preduvjeti za prihvata daje „odobrenje za uplovljenje“ na način da u sustavu ISUP vrši određenu akciju i promjenu statusa „odobren“ za prijavu. Plovilo ne smije početi ukrcaj ili iskrcaj tereta ili putnika ako nije izdano „odobrenje za uplovljenje“. Odobrenje za uplovljenje moraju tražiti i plovila u domaćem prometu ukoliko su tijekom putovanja došla u fizički kontakt s plovilom u međunarodnom prometu.

Prijavu odlaska plovila vrši predstavnik plovila putem sustava ISUP odmah po saznanju procijenjenog vremena odlaska (ETD), a prijava mora biti cjelovita i točno popunjena najkasnije 1 sat prije ETD. U prijavi je nužno unijeti sve podatke dostavljene u prijavi dolaska koji su se u međuvremenu promijenili, a poglavito u pogledu podataka o teretu, putnicima i posadi. U prijavi odlaska ovlašteni predstavnik plovila je dužan, među ostalim, unijeti i ETA u sljedeću luku čime naznačuje procijenjeno vrijeme dolaska plovila u sljedeću luku. Na temelju prijave odlaska odnosno zaprimljenih isprava, dokumenata i podataka lučka kapetanija će plovilu u međunarodnom prometu koji isplavljuje iz posljednje hrvatske luke dati „odobrenje za isplavljenje“ na način da će u sustavu ISUP izvršiti određenu akciju te će svim korisnicima biti vidljiv status „odobren“. U trenutku odlaska plovila lučka kapetanija unosi stvarno vrijeme odlaska (ATD) čime se zaključava cjelovit predmet prihvata i otpreme plovila po tom jedinstvenom brodu putovanja odnosno VoyID.

6.2.2 Obrasci plovila

Deklaracija o teretu plovila

Prilikom dolaska teretnog plovila, ukoliko se prevozi teret, ovlašteni predstavnik plovila unosi podatke u Deklaraciju o teretu plovila (dolazak) tako da sadrži sav „običan“ teret na plovilu (iskrcaj i tranzit) te sve planirane aktivnosti sa opasnim teretom (iskrcaj, tranzit i ukrcaj). Prilikom odlaska plovila, ukoliko ima tereta, predstavnik plovila unosi podatke u „Deklaraciju o teretu plovila (odlazak)“ tako da sadrži sav ukrcaj „običnog“ tereta i moguće promjene u odnosu na dolazak (iskrcaj-ispravak, tranzit-ispravak), kao i sve promjene od planiranih aktivnosti sa opasnim teretom (iskrcaj-ispravak, tranzit-ispravak, ukrcaj-ispravak, kao i neplanirani –naknadno ugovoreni ukrcaj).

Deklaracija o opasnim tvarima

Sukladno odredbama Pravilnika o prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodama („Narodne novine“ br. 106/08), korisnik luke dužan je dostaviti zapovjedniku odnosno agentu plovila koji prevozi opasne tvari operativno uputstvo s informacijama o svim bitnim činjenicama i okolnostima za pristajanje i boravak plovila u luci, o rukovanju opasnim tvarima u luci, smještaju zaštitnih sredstava, načinu pozivanja zaštitnih službi u luci i drugo. Brodarski agent je dužan upoznati zapovjednika plovila s odredbama pozitivnih propisa o načinu i rukovanju te primjeni propisa u luci. Sustav ISUP sadrži kvačicu „Opasni teret“ kojom je ovlašteni predstavnik plovila prethodno dužan naznačiti da se na plovilu nalazi opasan teret ili da će biti ukrcajan za vrijeme posjete luci. Prije uplovljenja takvo plovilo podnosi nadležnoj lučkoj kapetaniji pisanu Deklaraciju o opasnim tvarima. Deklaraciju o opasnim tvarima nadležnoj lučkoj kapetaniji dužan je podnijeti:

- Punitelj ako se opasne tvari ukrcavaju u plovilo iz vozila,
- Korisnik luke ako se opasne tvari ukrcavaju u plovilo ili vozilo iz lučkog skladišta,
- Brodar, zapovjednik ili agent ako se opasne tvari iskrcavaju iz plovila ili su na brodu u tranzitu.

Prije odobrenja lučke kapetanije za uplovljenje, temeljem podnesene deklaracije, plovilo ne smije uploviti u luku.

Sastav

Za plovila koja plove u sastavu, odnosno za skupinu plovila sastavljenu od više plovila, plutajućih objekata ili plutajućih tijela, te isključivo za potiskivane ili udvojene sastave, ovlašteni predstavnik plovila točno i cjelovito popunjava ISUP obrazac „Podaci o sastavu (dolazak/odlazak)“.

Popis putnika plovila

Plovilo koje prevozi putnike unutar obrasca „Popis putnika plovila (dolazak)“ obavezno je unijeti polje luka ukrcaja a u obrascu „Popis putnika (odlazak)“ polje luka iskrcaja.

Popis članova posade plovila

Unutar obrasca „Popis članova posade plovila“ obavezno je ispuniti sva polja, a u slučaju iskrcajanja člana posade u luci potrebno je odabrati „izmjena“ uz ime tog člana posade te navesti luku i vrijeme iskrcaja.

U međunarodnom režimu plovidbe predstavnik plovila je dužan u okviru obrasca „Popis članova posade (dolazak)“ za svakog pojedinog člana posade prijaviti njegove „osobne stvari“ u formi slobodnog unosa a za potrebe carinskog nadzora. Na kružnim putovanjima ova obveza je kod prve hrvatske luke dolaska.

Prijava otpada s plovila – u primjeni od travnja 2022. godine

Plovilo u domaćem i međunarodnom prometu kada namjerava uploviti u luku dužno je dostaviti kapetaniji i upravitelju luke podatke, dokumente i isprave o krutom i tekućem otpadu, zauljenim vodama, fekalijama i ostacima tereta s plovila kao i svim drugim stvarima koje onečišćuju vode i obalu. Predstavnik plovila dužan je potpuno i točno prijaviti sve stavke otpada lučkoj kapetaniji i upravitelju luke kako ih je na „Waste“ obrascu zaprimio od plovila. Prijava se dostavlja najmanje 24 sata prije dolaska plovila u luku ili odmah po saznanju u dolasku plovila u luku. Otpad se predaje u luci ovlaštenom operatoru lučkog uređaja za prihvat otpada samo uz Prateći list sačinjen u dva primjerka.

Drvo na palubi i žitarice u rasutom stanju

U slučaju prijevoza drva na palubi te obaveznog odabira kvačice „Drvo na palubi“ sustav ISUP će formirati obrazac „izračun stabiliteta“ na odlasku, a kod opcije prijevoza žitarica te odabira kvačice „žitarice u rasutom stanju“ sustav će formirati obavezne obrasce „izračun stabiliteta – preliminarni“ na dolasku i „izračun stabiliteta“ na odlasku. Navedeni dokumenti se moraju priložiti u slikovnom formatu (npr. PDF).

Izjava o zalihama plovila

Predstavnik plovila u međunarodnom prometu dužan je u sustav ISUP dostaviti podatke o zalihama plovila „Stores“ na dolasku i odlasku, i to podatke o predmetu, količini, mjernoj jedinici i smještaju na plovilu. Ove podatke provjerava i odobrava Carinska uprava.

Obavijest o utvrđenim nedostacima

Ukoliko za neko plovilo nisu točno, cjelovito ili pravovremeno dostavljeni podaci putem ISUP sustava, djelatnik nadležne kapetanije može plovilu kroz taj sustav izdati „obavijest o utvrđenim nedostacima“ te se takvom plovilu može zabraniti dolazak u luku ili zabraniti odlazak iz luke, dok se ti nedostaci ne otklone.

6.2.3 Dokumenti plovila

Svi dokumenti plovila prilažu se u karticu „Datoteke“ pojedinog dokumenta u pdf. ili drugom slikovitom formatu. Svim dokumentima obavezno je navesti „Izdano od“, „Datum izdavanja“, „Vrijedi od“ i „Vrijedi do“.

Svjedodžba o upisu plovila u upisnik plovila

Svjedodžbu o upisu plovila u upisnik plovila izdaju nadležna domaća ili strana tijela ovisno o zastavi plovila, a njome se dokazuje državna pripadnost, područje plovidbe, tehničke karakteristike i podaci o plovilu.

Svjedodžba za plovila unutarnje plovidbe

Svjedodžba za plovila unutarnje plovidbe (Inland Navigation Vessel Certificate) izdaje se sukladno Direktivi (EU) 2016/1629 Europskog Parlamenta i Vijeća o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe, a od strane ovlaštenog inspeksijskog tijela.

Potvrda o sposobnosti plovila za prijevoz opasnih tvari

Potvrdu o sposobnosti plovila za prijevoz opasnih tvari, izdanu od strane priznate organizacije ili ovlaštenog tijela države zastave plovila, mora posjedovati svako plovilo koje prevozi opasne tvari.

6.2.4 Izuzeća u izvanrednim slučajevima

Ako zbog tehničkih poteškoća (prekid internetske veze, kvar sustava...) korisnik ili predstavnik plovila nije u mogućnosti službeni postupak prijave plovila obaviti sustavom ISUP. Isti je dužan faksom, elektroničkom poštom, osobnom dostavom ili na drugi način dostaviti tražene podatke nadležnim tijelima u ranije navedenim rokovima. U navedenom slučaju predstavnici plovila propisane obveze ispunjavaju popunjavanjem i ovjerom tablica za prikupljanje i učitavanje podataka koje su objavljene na službenim internet stranicama Ministarstva (More - Unutarnja plovidba – Službeni obrasci) kao i na CIMIS portalu (regiji „Upute za rad u aplikaciji“), kartici XLS predlošci ISUP“, te njihovom dostavom nadležnim službama. Tehničkom poteškoćom ne smatra se neadekvatna opremljenost predstavnika plovila neodgovarajućom računalnom i/ili komunikacijskom opremom.

6.2.5 Upute za pristup CIMIS-ISUP portalu

ISUP portalu se pristupa putem standardnog Internet preglednika te nisu potrebne nikakve dodatne instalacije i aplikacije.

Za brodarske agente, upravitelje luka i sl. link je:

<https://cimis.pomorstvo.hr>

PODRŠKA I KONTAKTI

U slučaju potrebe za operativnim pojašnjenjima u svezi uvjeta i načina dostave propisanih podataka, dokumenata i isprava, korisnici se mogu obratiti:

Lučka kapetanija – promet	Tel. / fax	E - pošta
VUKOVAR 32000 Vukovar Županijska 62	032 441 538 032 441 539	kapetanija.vukovar@mmpi.hr
OSIJEK 31000 Osijek Šetalište kardinala Franje Šepera 6	031 250 240 031 250 248	kapetanija.osijek@mmpi.hr
SISAK 44000 Sisak Rimska 16	044 526 711 044 526 611	kapetanija.sisak@mmpi.hr
SLAVONSKI BROD 35000 Slavonski Brod Šetalište braće Radić 19/a	035 446 655 035 447 418	kapetanija.slavonskibrod@mmpi.hr

U slučaju tehničkih poteškoća i grešaka sustava ISUP prijava se može uputiti na elektroničku pošti: cimis@in2.hr.

6.2.6 Dodatni zahtjevi u plovidbi na rijeci Dravi

Na međudržavnom vodnom putu rijeke Drave (od rkm 68 do rkm 198,6) dozvoljena je plovidba brodovima i čamcima samo uz prethodno odobrenje lokalno-mješovite komisije za granicu Republike Hrvatske i Republike Mađarske. Zahtjev za izdavanje odobrenja za plovidbu rijekom Dravom za hrvatska i mađarska plovila se podnosi početkom godine za razdoblje cijele godine za plovila koja će prometovati više puta ili pojedinačno za svaku plovidbu.

Zahtjev za hrvatska plovila se podnosi minimalno dva tjedna prije željene plovidbe Ministarstvu unutarnjih poslova i to:

- kod uzvodne plovidbe putem elektroničke pošte na: os.sektor.za.granicu@mup.hr (PU Osječko-baranjska, Sektor za granicu Osijek), te
- kod nizvodne putem elektroničke pošte: kc.sluzba.za.granicu@mup.hr (PU Koprivničko-križevačka, Služba za granicu).

U zahtjevu je obavezno navesti:

1. Ime prezime podnositelja, adresa stanovanja
2. Vlasnik plovila
3. Ime ili oznaku plovila

4. Vrstu plovila,
5. Dozvoljen broj putnika, marku i jačinu motora
6. Odgovornu osobu za plovidbu
7. Broj članova posade
8. Vrijeme plovidbe
9. Razlog plovidbe
10. Datum podnošenja zahtjeva
11. Vlastoručni potpis

S ovim odobrenjem može se ploviti u pograničnom području bez prava pristupa na obalu druge države, dakle stajući na pristaništima i pogodnim mjestima one države čiju zastavu plovilo vije. U slučaju prijevoza tereta i putnika s namjerom stajanja i na teritoriju druge države neophodno je minimalno 24 sata unaprijed najaviti tu namjeru putem predstavnika plovila, obaviti proceduru na sustavu ISUP. Radno vrijeme graničnih prijelaza je od 07.00 do 19.00 sati, a plovidba je dozvoljena samo danju.

Plovilo s teretom mora se javiti u Republici Hrvatskoj Sektoru za granicu Osijek a u Republici Mađarskoj na granični prijelaz Barcs.

U slučaju plovidbe iznad Donjeg Miholjca, ali ne i do Barcsa s namjerom pristajanja u susjednoj državi, npr. prijevoz putnika, granična kontrola se može obaviti i na zajedničkom graničnom prijelazu Davaszabolcs (Donji Miholjac), gdje kontrolu obavljaju službenici Hrvatske i Mađarske granične policije.

7

Priručnik o prekograničnim
procedurama

*Handbook on cross-border
procedures*



7. Priručnik o prekograničnim procedurama

U nastavku je sažetak procedura najave dolaska plovila u prekograničnoj plovidbi na hrvatskom, engleskom i mađarskom jeziku za potrebe objave na mrežnim stranicama projektnih partnera u projektu VICINaD kao i prilozi za olakšavanje pripreme najave plovidbe. Procedure su rađene prema pravilima i praksi prekogranične plovidbe rijekom Dravom.

7.1 Priručnik o prekograničnim procedurama

Svako plovilo hrvatske ili mađarske zastave koje ima namjeru ploviti u međudržavnom dijelu vodnog puta rijeke Drave (rkm 68 do rkm 198,6) trenutno mora imati posebno odobrenje za plovidbu tim područjem izdanu od lokalno-mješovite komisije za granicu. Zahtjev se podnosi dva tjedna unaprijed i odobrenje može vrijediti za cijelu kalendarsku godinu.

Zahtjev se podnosi nadležnoj matičnoj graničnoj policiji, odnosno za rijeku Dravu u RH na PU Osječko-baranjska, Sektor za granicu putem elektroničke pošte na: os.sektor.za.granicu@mup.hr.

Zahtjev treba sadržavati minimalno:

1. Ime prezime podnositelja, adresa stanovanja
2. Vlasnik plovila
3. Ime ili oznaku plovila
4. Vrstu plovila
5. Dozvoljen broj putnika, marku i jačinu motora
6. Odgovornu osobu za plovidbu
7. Broj članova posade
8. Vrijeme plovidbe
9. Razlog plovidbe

U situaciji namjere putovanja putničkog plovila iz međudržavnog dijela vodnog puta (rkm 68 do rkm 198,6) nizvodno prema teritorijalnim vodama RH s namjerom pristajanja u neko od putničkih pristaništa, nužno je odraditi proceduru najave putem predstavnika plovila. Procedura najave može se obaviti putem agenta.

Predstavnik plovila (agent) za najavu propisanu ISUP procedurom mora imati skenirane ili kopirane sljedeće dokumente plovila, koje će unijeti u sustav:

- Svjedodžbu o upisu plovila u upisnik plovila i
- Svjedodžbu za plovilo unutarnje plovidbe.

Isto tako, za cjeloviti unos u sustav neophodno je unijeti sljedeće obrasce plovila:

- Popis članova posade plovila i
- Popis putnika plovila

Bilo koji od ova dva obrasci mogu se kopiranjem pridružiti u sustav ako su već izrađeni u „xls“ formatu. Drugi obrasci za putovanje između Republike Hrvatske i Mađarske za prijavu u ISUP sustav nisu potrebni jer je riječ o plovidbi unutar Europske Unije.

Za potrebe granične kontrole putnici trebaju imati važeće putne isprave (osobne iskaznice, putovnice). Posada prilaže isprave koje imaju kao članovi posade.

Osim navedenog, za svaku namjeru pristajanja u pristanište koje nije riječni granični prijelaz, nužno je ishoditi odobrenje u svakom putovanju za pristajanje izvan mjesta graničnog prijelaza.

Formalna granična kontrola plovila za izlazak iz Republike Mađarske i ulazak u Republiku Hrvatsku rijekom Dravom obavlja se u Dravaszabolcsu od strane obje granične policije.

U situaciji namjere plovidbe u obrnutom smjeru iz Republike Hrvatske prema Republici Mađarskoj, uz obvezu najave i prilaganja svih navedenih dokumenta i obrazaca procedura je takva da plovilo prvo treba ishoditi odobrenje za odlazak plovila iz pristaništa u RH, te se plovilo mora staviti na raspolaganje u Dravaszabolcsu na graničnu kontrolu mađarske policije.

Ova obveza formalne granične kontrole obaju graničnih policija prestaje s danom ulaska Republike Hrvatske u Šengensku zonu. Tada će biti potrebno ispuniti samo prijavu putem ISUP sustava.

Sve prijave podnose se 24 sata prije dolaska.

7.2 Handbook on cross-border procedures

Every vessel under Croatian or Hungarian flag that intends to navigate the interstate part of the Drava River waterway (68 to 198.6 RKM) must currently have a special permit for navigation in that area issued by the local and joint border commission. The application shall be submitted two weeks in advance and the approval can be valid for the entire calendar year.

The application shall be submitted to the competent border police, i.e. for the Drava River in the Republic Croatia, to the Border Sector of the Osijek-Baranja Police Department by email: os.sektor.za.granicu@mup.hr.

The application should contain at least the following information:

1. Name, surname of the applicant, residential address
2. Vessel owner
3. Name or designation of the vessel
4. Type of vessel
5. Permitted number of passengers, make of the vessel and engine power
6. Person responsible for navigation
7. Number of crew members
8. Navigation time
9. Navigation reason

In case of the intention of the passenger vessel to travel from the interstate part of the waterway (68 to 198.6 RKM) downstream to the territorial waters of the Republic of Croatia with the intention of docking in one of the passenger ports, it is necessary to carry out the announcement procedure through the vessel's representative. The announcement procedure can be done through an agent.

The vessel's representative (agent) for the announcement prescribed by the Inland Navigation Information System (ISUP) procedure must have the following scanned or copied documents of the vessel, which will be entered into the system:

- Certificate of registration of the vessel in the register of vessels, and
- Certificate for inland waterway vessel.

Also, for complete entry into the system, it is necessary to enter the following vessel information:

- List of vessel crew members and
- Vessel passenger list

Either of these two forms can be copied to the system if they have already been created in "xls" format. Other travel forms between the Republic of Croatia and Hungary for registration in the ISUP system are not required because it is a voyage within the European Union.

For the purposes of border control, passengers should have valid travel documents (identity cards, passports). The crew shall enclose the documents they have as crew members.

In addition to the above, for any intention of docking at a port other than a river border crossing, it is necessary to obtain approval in each voyage to dock outside the border crossing point.

Formal border control of vessels leaving the Republic of Hungary and entering the Republic of Croatia by the Drava River is carried out in Dravaszabolcs by both border police.

In the case of the intention to navigate in the opposite direction from the Republic of Croatia to the Republic of Hungary, with the obligation of announcing and enclosing all the above documents and forms, the procedure stipulates that the vessel must first obtain permission to leave the port in Croatia and the vessel must be made available in Dravaszabolcs for border control by the Hungarian police.

This obligation of formal border control of both border police shall cease on the day of entry of the Republic of Croatia into the Schengen zone. Then it will only be necessary to fill in the application via the ISUP system.

All applications must be submitted 24 hours before arrival.

7.3 Kézikönyv a határokon átnyúló eljárásokról

Minden horvát vagy magyar lobogó alatt közlekedő úszólétesítmény, amely a Dráva államközi vízi út részén (68-198,6 fkm) kíván hajózni, a helyi/vegyes határvédelmi bizottság által kiadott külön, az adott területre vonatkozó hajózási engedéllyel rendelkeznie kell. A kérelmet a hajózás előtt két héttel kell benyújtani, és a jóváhagyás az egész naptári évre érvényes lehet.

A kérelmet az illetékes határrendészethez, azaz a horvátországi Dráva-folyóra vonatkozóan az Eszék-Baranyai Rendőrfőkapitányság Határostályaához (PU Osječko-baranjska, Sektor za granicu) nyújtják be e-mailben: os.sektor.za.granicu@mup.hr.

A kérelemnek legalább a következőket kell tartalmaznia:

1. A kérelmező neve és vezetékneve, lakcíme
2. Az úszólétesítmény tulajdonosa
3. Az úszólétesítmény neve vagy jele
4. Az úszólétesítmény fajta
5. Az engedélyezett utasszám, gyártmány és motorteljesítmény
6. A hajózásért felelős személy
7. A személyzet tagjainak száma
8. A hajózási idő
9. A hajózási ok/cél

Abban az esetben, ha a személyhajó az államközi vízi út részétől (68-198,6 fkm) lefelé haladva a Horvát Köztársaság felségvizei felé kíván utazni azzal a szándékkal, hogy valamelyik személykikötőben kiköt, a bejelentési eljárást az úszólétesítmény képviselőjén keresztül kell lefolytatni. A bejelentési eljárás ügynökön keresztül is történhet.

Az úszólétesítmény képviselőjének (ügynökének) a horvát belvízi hajózási információs rendszer (ISUP) által előírt bejelentéshez be kell szkennelnie vagy le kell másolnia az úszólétesítmény alábbi okmányait, amelyek bekerülnek a rendszerbe:

- A hajólajstromba történt beiktatásáról szóló bizonyítvány és
- A belvízi hajóbizonyítvány

A rendszerbe való teljes belépéshez a következő adatlapokat is meg kell adni:

- Az úszólétesítmény személyzeti listája és
- Az úszólétesítmény utaslistája

E két adatlap bármelyike bemásolható a rendszerbe, ha már „xls” formátumban létezik. Az ISUP rendszerbe történő regisztrációhoz a Horvát Köztársaság és Magyarország közötti egyéb utazási nyomtatványok nem szükségesek, mivel az Európai Unió belüli utazásról van szó.

Az utasok a határátlépéskor kötelesek érvényes úti okmányokkal (személyi igazolvánnyal, útlevéllel)

rendelkezniük. A személyzet mellékeli azokat az okmányokat, amelyekkel személyzetként rendelkezik.

A fentiekén kívül, ha nem folyami határátkelőhelyen kíván kikötni, minden út során engedélyt be kell szerezni a határátkelőhelyen kívüli kikötésre.

Magyarországból a Dráva-folyón a Horvát Köztársaságba belépő úszólétesítmény hivatalos határellenőrzését Drávaszabolcson végzi mindkét határrendészet.

Abban az esetben, ha a Horvát Köztársaságból Magyarországba kíván hajózni, a fenti okmányok és nyomtatványok bejelentésének és csatolásának a kötelezettsége mellett, a hajónak először engedélyt be kell szereznie a horvátországi kikötő elhagyására, a hajót pedig Drávaszabolcson a magyar rendőrség rendelkezésére kell bocsájtania a határellenőrzés során átvizsgálás céljából.

Mindkét határrendészet hivatalos határellenőrzési kötelezettsége a Horvát Köztársaság schengeni térséghez való csatlakozáskor megszűnik. Ezután már csak az ISUP rendszeren keresztül kell kitöltenie a kérelmet.

Minden kérelmet érkezés előtt 24 órával kell benyújtani.

Prilog 1: Primjer Zahtjeva za pristajanje broda van mjesta graničnog prijelazaMEMORANDUM
AGENTAMinistarstvo unutarnjih poslova
PU Osječko-Baranjska
Policijska postaja Dalj

Mjesto i datum

Predmet: **ZAHTJEV ZA PRISTAJANJE BRODA VAN MJESTA GRANIČNOG PRIJELAZA**

Molimo naslov da se za putnički brod _____, _____ zastave, izda odobrenje za pristajanje na _____ rkm. Drave (Belišće), van mjesta graničnog prijelaza, radi davanja ulazne i izlazne revizije. Očekivano vrijeme ulazne revizije je u _____ sati dana _____

Agencija:	Podaci o agentu Adresa agenta
-----------	----------------------------------

Republika Hrvatska
Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Uprava sigurnosti plovidbe
Lučka kapetanija Osijek

Republika Hrvatska
Ministarstvo financija
Carinska uprava
Područni Carinski ured Osijek
Granični carinski ured Osijek

Klasa:
Ur. Br.
Osijek:Klasa:
Ur. Br.
Osijek: ne popunjava se jer nema
carinske kontrole**SUGLASNOST**

Da se putničkom brodu _____, _____ zastave, izda odobrenje za pristajanje na _____ rkm Drave (Belišće), van mjesta graničnog prijelaza, radi davanja brodu ulazne/izlazne revizije.

Kapetanija Osijek
Lučki KapetanRGP Luka Osijek i Sl. zona
Voditelj Službe za RGP i sl.zona

Annex 1: Example of a Request to dock a ship outside the border crossing pointAGENT'S
MEMORANDUMMinistry of the Interior
Osijek-Baranja Police Department
Dalj Police Station

Place and date

RE: REQUEST TO DOCK A SHIP OUTSIDE THE BORDER CROSSING POINT

Please issue a permit for the passenger ship _____, under _____ flag to dock at _____ RKM of the Drava (Belišće), outside the border crossing point, in order to carry out entry and exit audit. The expected time of the entry audit is _____ on _____

Agency:	Agent information Agent address
---------	------------------------------------

Republic of Croatia
Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure
Navigation Safety Administration
Port Authority of Osijek

Republic of Croatia
Ministry of Finance
Customs Administration
Osijek Regional Customs Office
Border Customs Office Osijek

Class:
Reg. no.
Osijek:Class:
Reg. no.
Osijek: should not be filled in
because there is no
customs control**APPROVAL**

for the passenger ship _____, under _____ flag, to be issued a permit to dock at _____ RKM of the Drava (Belišće), outside the border crossing, to carry out entry/exit audit of the ship.

Port Authority of Osijek
HarbormasterBorder Processing Service Osijek and Free Zone
Head of the Border Processing Service and Free Zone

1. melléklet: Példa: A hajó határátkelőhelyen kívüli kikötése iránti kérelem

AZ ÜGYNÖK
MEMORANDUMA, FEJLÉCE

Belügyminisztérium
Eszék-Baranyai Rendőrfőkapitányság
Dályai Rendőrkapitányság

Kelt:

Tárgy: **A hajó határátkelőhelyen kívüli kikötése iránti kérelem**

Kérjük, hogy a(z) _____ lobogó alatt közlekedő _____ személyszállító hajónak a határátkelőhelyen kívüli, Dráva (Belišće) _____ fkm-nél történő kikötésére engedélyt adják ki, a bemeneti és kimeneti ellenőrzés biztosítása céljából. A bemeneti ellenőrzés várható időpontja _____ órakor _____ (dátum).

Ügynökség: *Ügynök adatai*
Ügynök címe

Horvát Köztársaság
Tengerészeti, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium
Hajózási Biztonsági Igazgatóság
Eszéki Kikötői Kapitányság

Horvát Köztársaság
Pénzügyminisztérium
Vámigazgatás
Eszéki Regionális Vámhivatal
Eszéki Határvámhivatal

Osztály:
Ikt.szam:
Eszék:

Osztály:
Ikt.szam:
Eszék:

nem kell kitölteni,
mert nincs vámellenőrzés

MEGEGYEZÉS

hogy a(z) _____ lobogó alatt közlekedő _____ személyszállító hajónak a határátkelőhelyen kívüli, Dráva (Belišće) _____ fkm-nél történő kikötésére engedélyt adják ki, a bemeneti és kimeneti ellenőrzés biztosítása céljából.

Eszéki Kapitányság
Kapitány

RGP Luka Osijek i Sl. Zona
/Árúszállítás/határ, Eszéki kikötő és szabad zóna/
RGP Luka Osijek i Sl. zona vezetője

Prilog 2. Obrazac ISUP
ISUP_V1
CREW LIST (ISUP)

No	Family name	Given name	Rank or rating	Nationality (code)	Date of birth (dd.mm.yyyy)	Place of birth	Type of identity document	Number of identity document	Issue country	Gender(M,F)	Effects*
----	-------------	------------	----------------	--------------------	----------------------------	----------------	---------------------------	-----------------------------	---------------	-------------	----------

 Poveznica https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/Unutarnja%20plovidba/ISUP%202029-12_20/ISUP%20CREW%20LIST%202029-12_20.xls

ISUP_V1		PASSENGER LIST (ISUP)												
Family name *	Given name *	Nationality (code) *	Date of birth * (dd.mm.yyyy)	Place of birth	Type of identity or travel document *	Number of identity or travel document *	Issuing country	Port of embarkation - ARR (UN/LOCODE)	Port of disembarkation - DEP (UN/LOCODE)	Gender * (M,F)	Data on visa or residence permit			
											Type	Number	Issuing country	Expiry date

 Poveznica https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/Unutarnja%20plovidba/ISUP%202029-12_20/ISUP%20PASSENGER%20LIST%202029-12_20.xls

8. Sažetak/Study summary

Tourist traffic in the Osijek-Baranja County has a tendency to grow. As an economic branch and as a consequence of the development of continental tourism in Croatia, it is a significant export product and provides greater employment opportunities for people of different occupations and age groups. Osijek-Baranja County has the potential to offer unique continental programs in tourism due to the rich natural attractions.

The advantage of the County is certainly in the fact that in its area there are two international waterways Drava and Danube on which there are three passenger ports, in Batina, Aljmaš and Osijek. Tourist traffic recorded in the County, however, does not record the arrival of tourists by river. Therefore, in addition to the analysis of tourist traffic in the County, this document also process data on the arrival of guests by river, with emphasis on passengers from Hungary as well as the arrival of tourist ships from the port of departure in Hungary.

The Law on State Border Surveillance defines the state border as an area that extends above the earth's surface in height, on the soil surface and in the depth of the earth, while it defines a border line as a coordinate line that separates the territory of the Republic of Croatia from the territory of the neighboring country. States. The chain of the highest mountain peaks, the watershed of two rivers, the geometric middle of the river (mostly navigable), its deepest course are often taken as the boundary. As for the waters, each state owns one part of the coast, or one part is free.

The land borders of the Republic of Croatia are a total of 2,028 kilometers long, and the border with the Republic of Hungary is 355.5 kilometers long. There are six road border crossings in this area, four of which are in the Osijek-Baranja County. Most tourist arrivals in the cross-border area take place through road border crossings, while inland waterways are insufficiently used for the development of tourism in the cross-border area.

Passenger traffic on inland waterways in the Osijek-Baranja County has been developed only in the form of products of international river cruises, the so-called cruising. It takes place to a greater extent on the Danube River, while on the Drava River there are restrictions due to navigability conditions during extremely low water levels. However, previous analyzes have shown that there are no restrictions on navigation for smaller passenger ships, but the concept of excursion navigation neither on the Drava River nor on the Danube River in the Osijek-Baranja County has not been developed yet.

Given that the subject of this analysis is the potential of cross-border navigation on the Drava River, this document present a proposal for the concept of connecting the tourist attraction in the cross-border area by water. Combining various forms of tourist infrastructure and tourist attraction base into a unique comprehensive offer will contribute to the attractiveness of this cross-border area.

In addition, this analysis should encourage investment in port infrastructure and contribute to

increasing interest in investing in the new tourist offer, which will, among other things, aim to increase guests in the cross-border area.

Regulations at the international, interstate and national level regulate the continuous management of waterways by performing a public service that ensures the safety of navigation. Regulations regulate the construction, technical improvement and traffic-technical modernization of waterways, their technical maintenance and training of waterways and navigation safety facilities disabled due to natural disasters as well as control and supervision of the waterway in the waters of the Republic of Croatia. The umbrella law in inland navigation is the Law on Navigation and Inland Ports.

*The law and by-laws establish a modern legal framework in line with the *acquis communautaire* as a basis for more efficient organization of management of public and general interest, and affairs of special interest to the Republic of Croatia in the segment of inland waterway transport, navigation safety, environmental protection from pollution from inland navigation facilities, improving the functioning of ports and inland ports in the context of development and granting concessions that are the basis for investments of port operators in the superstructure in public ports as a prerequisite for sustainable development of inland navigation and inland waterway activities.*

This document lists the most important regulations governing the announcement of the arrival of vessels and the provision of berths in accordance with international, interstate and national legislative practice and translate the navigation handbook to English and Hungarian language.

Izvori i literatura

- Studija održivog razvoja riječnih krstarenja na području Brodsko-posavske županije, Ancoris d.o.o., Osijek, lipanj, 2020.
- Analiza ukupnih godišnjih prihoda destinacije od međunarodnih riječnih krstarenja, Ancoris d.o.o., Osijek, rujan, 2020.
- Marketinški plan turizma Osječko-baranjske županije 2019.-2025., Institut za turizam, 2019.
- Program zaštite okoliša za područje Osječko-baranjske županije, OIKON
- Izvješće o radu s financijskim izvješćem Turističke zajednice Osječko-baranjske županije za 2019. godinu, Turistička zajednica Osječko-baranjske županije, 2020.
- Operativni plan razvoja cikloturizma Osječko-baranjske županije, Rencon d.o.o., Osijek, 2017.
- Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu (MU. 13/98, 18/98) i Dodatni protokol od 26.03.1998. godine,
- Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja AGN (M.U. 16/98),
- Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima CMNI (M.U. 10/04, 2/05),
- Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima ADN (M.U. 7/17),
- Regionalni ugovor o radio-komunikacijskim servisima na unutarnjim plovnim putovima - RAINWAT, 2012.,
- Konvencija o upisu plovila unutarnje plovidbe.
- Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade Narodne Republike Mađarske o plovidbi na rijeci Dravi (M.U. 13/97) iz 1983. godine,
- Pravilnik o obilježavanju plovnog puta na Dravi (Budimpešta 08.10.1976. -M.U. 13/97 – iz 1976.,
- Pravilnik o uvjetima plovidbe na sektoru Drave od 70,2 do 198,6 kilometra (Budimpešta 08.10.1976., Portorož 14.12.1979. M.U. 13/97,,
- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda („Narodne novine“ br.109/07, 132/07, 51/13, 152/14 i 118/18),
- Pravilnik o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama („Narodne novine“, broj 77/11,66/14 i 81/15),
- Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama („Narodne novine“, br. 138/15),
- Pravilnik o posebnim uvjetima za obavljanje djelatnosti komercijalnog prijevoza unutarnjim vodnim putovima („Narodne novine“, br. 38/08, 50/16),
- Pravilnik o posadi plovila unutarnje plovidbe („Narodne novine“, br. 108/16, 47/20),
- Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti brodarskog agenta („Narodne novine“, br. 81/16, 93/19),
- Uredba o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda („Narodne novine“, br. 32/09),
- Pravilnik o riječnim informacijskim servisima u unutarnjoj plovidbi („Narodne novine“, br. 50/02).
- Zakon o nadzoru državne granice (NN 83/13)
- Uredba o graničnim prijelazima Republike Hrvatske (NN 79/13)
- Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, TOMAS 2019, Institut za turizam
- Konkurentnost turističke destinacije i vrste turizma: prijedlog prijevoda UNWTO-ovih definicija; Institut za turizam, 2018.

Ovaj dokument proizveden je uz financijsku pomoć Europske unije. Sadržaj ovog dokumenta isključiva je odgovornost Lučke uprave Osijek i ni pod kojim uvjetima ne odražava stav Europske unije i/ili Upravljačkog tijela.

